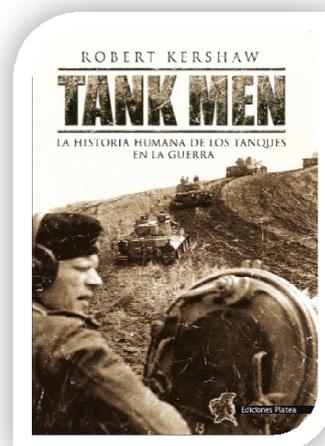


**- Robert KERSHAW: *Tank Men. La historia humana de los tanques en la guerra.* Madrid, Ediciones Platea, 498 pp.**

*Javier Veramendi B.  
Grupo de Estudios de Historia Militar.*

El 15 de septiembre de 1916 fue un caluroso día más del complejo y asesino enfrentamiento que entraría en los anales de la historia como la «Batalla del Somme». Sin embargo, para muchos fue también un día inolvidable por otros motivos. Sobre la tierra de nadie surcada de cicatrices que separaba las interminables líneas de trincheras de ambos contendientes reinaba entonces la ametralladora. Aquella máquina mortal, asociada al alambre de espino y a la artillería, había roto hasta entonces de forma casi sistemática los ataques lanzados contra sus posiciones defensivas, convirtiendo la guerra en una sucesión de asaltos frontales extraordinariamente costosos que tan solo lograban rascar algunos palmos de tierra revuelta y llena de cadáveres. Así pues no es impensable que los alemanes que manejaban aquellos artilugios se sintieran confiados cuando aquel día llegaron hasta ellos los sonidos de un nuevo asalto británico, era cuestión de esperarlos y ametrallarlos hasta someterlos.



Sin embargo un zumbido bronco, un sonido de motor, anunció la llegada al frente de un arma nueva... «El mes de septiembre de aquel año fue caluroso, y la peste –oh- el hedor era terrible, terrible»<sup>1</sup>, «teníamos que pasar sobre las viejas trincheras, sobre los cuerpos y todo lo demás», recordó Archie Richards, conductor de tanque. «Habíamos escuchado rumores de una nueva arma aliada y nuestra inteligencia nos había enviado informes sobre un vehículo que se creía que estaba siendo fabricado en ciertas factorías francesas», «pero cuando vimos el primer tanque de verdad no se parecía a nada que hubiéramos imaginado», testimonió el teniente Otto Schultz. «Cuando las cadenas de los tanques pasaron por encima de nuestras cabezas, los hombres más valientes salieron al nivel del suelo para lanzar contraataques suicidas...»,

<sup>1</sup> Todas las citas incluidas en esta reseña han sido obtenidas en el libro reseñado.

«unos fueron abatidos o aplastados, mientras que otros levantaron las manos para rendirse aterrorizados o se escabulleron por las trincheras de comunicación hacia la segunda línea», indicaron otros soldados alemanes entrevistados tras la guerra. El carro de combate acababa de entrar en la historia.

No tardaría en convertirse en el arma emblemática del siglo veinte, por encima de la aviación. Si esta no había sido capaz de cumplir ni las promesas de dominio total enunciadas por Giulio Douet, ni las de ampliación del campo de batalla a toda la retaguardia enemiga mediante ataques y cadenas logísticas aerotransportadas que surgieron durante la segunda guerra mundial; el carro de combate (junto con los diversos vehículos acorazados que derivaron de él) si cumplió las promesas de hombres como Estienne, Liddel Hart o Guderian, convirtiéndose, una vez desarrollado, en el arma definitiva de ruptura, de movilidad, en el factor que devolvió la fluidez a la guerra y, fabricado por decenas de miles de ejemplares, en el elemento definidor de la fuerza de un ejército.

Son precisamente los carros de combate el tema sobre el que versa «Tank Men», y sobre los hombres que los tripulaban, aunque no nos habla de su devenir a lo largo de todo el siglo veinte sino tan solo desde su creación, durante la primera guerra mundial, hasta su máximo apogeo al final de la segunda. También es cierto que a partir de entonces la importancia del carro de combate empezó a disminuir lentamente frente a la cada vez mayor capacidad y sofisticación de las armas anticarro de la infantería, que recuperó su trono como reina de las batallas. La segunda mitad del siglo veinte no llegó a ver las inmensas escuadras blindadas que habían surcado los campos de Europa en 1945.

«Tank Men» desarrolla la historia de los carros de combate en paralelo a la de los carristas distribuyendo los capítulos en torno a un doble eje: en primer lugar el temporal, desde su creación y primera entrada en combate hasta el final de la segunda guerra mundial; y en segundo lugar analizando los distintos aspectos de la vida de quienes los tripulaban: entrenamiento, tácticas, vida diaria, comodidad, miedos y presiones psicológicas... todos estos son aspectos se van explicando muy satisfactoriamente a lo largo de los diversos capítulos de la obra.

Desde el punto de vista del blindado en si, la obra de Kershaw nos va narrando su evolución desde los primeros prototipos hasta los monstruos pesados de

1945. El lector podrá observar cómo se fue desarrollando la carrera entre el cañón y el blindaje (ataque y defensa), ambos factores básicos de la máquina, así como las diversas teorías de uso que fueron surgiendo a lo largo de los años. Algunos ejércitos se decantaron por la cantidad antes que por la calidad, otros, al contrario, fabricaron vehículos prácticamente indestructibles (lo que no quiere decir invulnerables). Entre estos dos extremos del péndulo va oscilando el ensayo de Kershaw, hablándonos de los problemas encontrados y de las soluciones adoptadas desde la exuberante campaña francesa hasta las interminables estepas rusas, pasando por el árido desierto, la compleja orografía italiana y el pantanoso norte de Rusia.

Sin embargo probablemente todo lo referente al carrista como persona sea la parte más importante y más interesante de «Tank Men». Lo primero que logra la obra, en grandísima medida, es que el lector deje de pensar en el carro de combate como en una máquina que no es más que blindaje, motor, cañón y prestaciones de todo ello. Demasiado se ha mirado al blindado como a una máquina «que mola» (si uno puede permitirse la expresión). Su auténtico corazón estaba hecho de carne y de sentimientos, de hombres: bajitos, feos, sucios, hartos y normalmente muy poco «glamurosos». Gente que, a priori, no «molaba» nada, y sin embargo sin ellos no había monstruo metálico que funcionara.

Ya desde el primer momento Kershaw nos retrata la vida del carrista de un modo muy duro. Las primeras máquinas fueron fabricadas sin pensar para nada en la ergonomía. La máquina tenía que ser eficaz sin importar las condiciones en que trabajaban quienes la tripulaban. Kershaw consigue perfectamente que el lector se sitúe en el interior de un cajón metálico que avanza dando bandazos como una coctelera, golpeándose por todas partes sin tener más que un incómodo sillín o un arnés para sujetarse, junto a un motor rugiendo a plena potencia que hace subir las temperaturas dentro del habitáculo a niveles apenas soportables, rodeado de municiones, ensordecido por el ruido de las ametralladoras, siempre pendiente de los enemigos en el exterior y consciente de que su máquina puede convertirse en una trampa mortal en el momento más insospechado. Una situación que no mejoró demasiado a lo largo del tiempo. También nos narra las larguísimas jornadas que tenían que vivir, levantándose al alba para pasar la jornada entera metidos dentro de ese cajón, esperando, viviendo tal vez unos pocos instantes de intenso combate y terror absoluto antes de volver a la base al

atardecer para iniciar las largas tareas de mantenimiento del arma antes de poder disfrutar de unas horas de sueño. Así era la vida del carrista.

Basado en datos de archivo pero además y en gran medida en memorias de la época, el libro resulta tan agradable de leer como instructivo, pues cada capítulo está salpicado con múltiples anécdotas y transcripciones de lo que eran realmente aquellos combates. Entre ellas nos encontramos con afirmaciones tan curiosas como lo peligroso que podía ser un buen blindaje en determinadas circunstancias: por ejemplo, los carristas alemanes preferían a veces, en lo que a blindaje se refiere, el «Panzer IV» (menos blindado) al «Panther». ¿Por qué? Porque en el primero las posibilidades de que un proyectil pesado atravesara dos veces el blindaje y saliera por el otro lado eran más elevadas que en el segundo, donde los proyectiles, tras penetrar en el carro, se veían imposibilitados para salir y estallaban o rebotaban en el interior, matando a los ocupantes. No es la única anécdota curiosa. También nos cuenta como el carro estadounidense «Sherman» fue apodado «Ronson», como el mechero que nunca falla, porque era especialmente proclive a incendiarse cuando recibía un impacto directo.

Pero no solo lo anecdótico forma parte de la obra. El ejemplo más señalado de la seriedad de este trabajo tal vez podemos encontrarlo en el capítulo 13. En él, Robert Kershaw va desgranando poco a poco el proceso de destrucción psicológica que sufría todo soldado hasta llegar a sufrir fatiga de combate, una enfermedad que a partir de mediados de la segunda guerra mundial (y a pesar de la vehemencia del General Patton), empezó a tenerse cada vez más en cuenta, pues ya no era cuestión de si los combatientes iban a sufrirla, sino de cuando. Para ello nos va comparando la campaña británica en Normandía con los baremos de Swank y Marchand, quienes calcularon después de la guerra cual era el tiempo aproximado que duraba cada una de las fases por las que pasaba el combatiente: Irrealidad, Invencibilidad, Cautela, Miedo y Trauma de combate.

Sin duda, pues, un magnífico trabajo de quien es uno de los autores de historia militar más interesantes del panorama internacional. Nacido en 1950, Robert Kershaw ingresó en el Regimiento Paracaidista en 1973, formando parte del mismo durante sus 33 años de servicio activo y pasando por destinos tan dispares como Irlanda del Norte, Bosnia e Irak. También ha cumplido diversas funciones de Estado Mayor, además de tener ocasión de completar el Curso de Estado Mayor General en la

Führungsakademie de la Bundeswehr. No es pues extraño que algunos de sus libros tengan que ver con las fuerzas paracaidistas, como *It never snows in september* (1989), que versa sobre la visión alemana de la Operación Market-Garden (recientemente publicado en español: *Nunca Nieva en Septiembre* por Ediciones Platea) o *Sky Men*, su obra más reciente, que viene a ser el equivalente de este libro en lo que al arma paracaidista se refiere. Sin embargo sus centros de interés no se quedan en lo dicho. A lo largo de su obra ha tenido ocasión de visitar Normandía: *D-Day. Piercing the Atlantic Wall* (1994), Rusia: *War Without Garlands. Operation Barbarossa 1941-2* (1999); el oeste americano: *Red Sabbath. The Battle of the Little Big Horn* (2005) y su propia patria: *Never Surrender. The Story of the British Second World War Generation* (2009).

En resumen, una obra interesante e instructiva que además, por su amenidad, está dirigida tanto a los lectores más iniciados en la temática histórico-militar como a aquellos que simplemente sientan curiosidad por los carros de combate.