

A 100 años de la Primera Guerra Mundial, el autor reflexiona sobre la complejidad de esa conflagración, a la luz de la doctrina conjunta y combinada de las organizaciones militares actuales.

## ¿Operaciones Conjuntas Durante la Primera Guerra Mundial? (Primera Parte)

*Cnl "VGM" Luis Esteban Dalla Fontana*

### Introducción

Solamente mirando este mapa y sin contar con otra información cualquier analista de estrategia o táctica, o un simple observador, puede llegar a inferir la imposibilidad de que en 1914 no fueran a producirse maniobras estratégicas de todo tipo y que en su variante militar no desembocaran en operaciones combinadas y conjuntas.



La situación que se infiere de este mapa caricaturizado evidencia un estado de hostilidad y desencuentro generalizado donde ninguno de los que están representados pareciera querer acercarse pacíficamente al otro; antes bien, la mayoría de ellos demuestra intereses individualistas y discordancia. Este dibujo que, además de servir de propaganda, fue útil para la instrucción de los habitantes de Alemania donde se publicó originalmente no hace más que recordarnos los siguientes argumentos que avalan la presunción sobre la inevitabilidad de las acciones militares conjuntas entre 1914 y 1918:

1. El “cerco” que significaron los compromisos asumidos por los países involucrados en la Primera Guerra Mundial cristalizados en los tratados internacionales que habían firmado desde mucho tiempo antes y que tejieron una pesada y compleja red de relaciones.
2. La misma geografía de Europa, África y Asia, con sus mares cerrados, navegados, controlados y, si no, pretendidos por la totalidad de los beligerantes.
3. Las dimensiones y superficie de esos países, especialmente de los europeos, siempre comprometidas por sus poblaciones numerosas y en crecimiento.
4. Las fronteras existentes en el período considerado que impedirían, en más de una oportunidad, el desplazamiento exclusivamente por tierra o por mar obligando a una combinación de medios.
5. La organización política y la procedencia de sus poblaciones que incluían habitantes de diversos orígenes cuya identificación con sus naciones no era siempre real ni manifiesta, tal el caso de los Imperios Austro-Húngaro y Ruso, o los países Balcánicos.

Por todo ello, la investigación partió del supuesto de que **las operaciones militares conjuntas durante la Primera Guerra Mundial fueron consecuencia de un estado de necesidad de los países beligerantes y no el producto de un marco teórico particular de empleo, y que devino, consecuentemente, en las diferentes concepciones estratégicas que sus líderes sostuvieron.**

Las que aquí se expondrán son algunas conjeturas sobre que durante la Gran Guerra existieron maniobras y operaciones que tuvieron las características de unas acciones militares conjuntas cuya planificación y desarrollo no respondieron exactamente a un cuerpo doctrinario conformado por reglamentos, estudios u otro tipo de contenido previamente diseñado a tal efecto, sino a las exigencias de las circunstancias y a la conveniencia de enfrentarlas según esa forma particular de proceder para resolver un hecho de guerra. Como se desprende de las pruebas documentales todo ello derivó en que los protagonistas de aquel momento, a pesar de los intereses sectoriales, reconocieran la utilidad del empleo de las Fuerzas

1 STRACHAN, Hew. *La Primera Guerra Mundial*. Barcelona, Editorial Crítica, 2003, p. 36.

Armadas en el marco conjunto de la conducción.

Desde el enfoque heurístico esta investigación permitió reunir un conjunto de fuentes en las que se incluyen los documentos de los archivos oficiales de varios países; las memorias, cartas y escritos de algunos de los protagonistas; los informes de los Agregados Militares (entre ellos el del Tcnl Basilio Pertiné, del Ejército Argentino, Agregado Militar en Alemania durante la guerra); los reportes periódicos de los corresponsales de guerra de muchos diarios y revistas nacionales y extranjeros (cabe recordar, por ejemplo, el caso de Roberto Payró como corresponsal del diario *La Nación*, en Bélgica); como así también, una gran cantidad de obras escritas en aquellos años y posteriores.

Si bien, como en todo momento de la historia de la humanidad las fuentes pudieron haber sufrido algún tipo de alteración, particularmente en el relato oficial, siempre es una responsabilidad del analista e historiador realizar una adecuada tarea hermenéutica para tratar de obtener un determinado grado de verosimilitud sobre los acontecimientos, sobre el pensamiento de los actores y sus intenciones, ya que la verdad absoluta sobre la historia será casi imposible de alcanzar. No hay que olvidar que el hombre es no solo objeto y observador de la Historia sino sujeto de ella. Tal interpretación de las fuentes desde el punto de vista práctico y filosófico se ha apoyado, en este caso, en la duda como método pero siempre con un límite lógico que impidió la relativización de todo lo expresado a fin de no caer en la consecuente trivialidad con la que, a veces, suelen tratarse algunos de los hechos tan graves que se registraron durante la Gran Guerra, impertinencia en la que nunca debiera caer un historiador serio y profesional. Asimismo, no fue motivo de este trabajo abrir juicios de valor sobre las decisiones de los actores y los hechos acontecidos sino que he tratado de interpretar las evaluaciones que ellos mismos hicieron a la luz de su propia realidad, de su pensamiento particular y de las circunstancias por las cuales habían sido influidos desde el pasado.

## Algunas Consideraciones Sobre el Marco Teórico

En este orden de ideas, la investigación se realizó dentro del marco de tres teorías que permitieron orientar y delimitar el proceso lógico de análisis. Este marco no incluye a la actual teoría de la acción militar conjunta, toda vez que en el período estudiado tales preceptos no conformaban un cuerpo doctrinario particular, y porque no es conceptual ni metodológicamente correcto analizar los hechos del pasado, como en este caso las probables operaciones conjuntas durante la Primera Guerra Mundial, con estructuras teóricas o referenciales del presente, entendiéndose: la doctrina hoy vigente sobre el tema en cuestión.

Por lo tanto, la contextualización del problema de la investigación está dado, en principio, por los aspectos esenciales de la *teoría del conflicto* en la versión de la

escuela clásica, cuyos principales exponentes eran conocidos y estudiados por los protagonistas militares del período; esta teoría centra el análisis de ese fenómeno desde la óptica del poder como proceso y no únicamente como finalidad de un colectivo social o de una persona determinada. Su pertinencia radica en que el período histórico analizado evidencia el choque de valores e intereses y la tensión que existía entre lo que era y lo que algunos pensaban que tenía que ser. Esto último no solamente enfocado desde el enfrentamiento armado de 1914/18 como tal, que de suyo se encuadra en el concepto de conflicto, sino en virtud de lo que esa conflagración provocó en la sociedad mundial en general, en la doctrina sostenida por las Fuerzas Armadas de la mayoría de los países del mundo (entre las que debemos considerar a las argentinas) y en determinados individuos que serían años más tarde los que ejercerían el liderazgo estratégico en todas sus variantes. Esta teoría me permite sostener que el conflicto producido en el corazón de los centros de decisión estratégica y táctica sobre la relación fines-medios durante la Gran Guerra condujo no solo a relaciones siempre cambiantes dentro de la estructura jerárquica existente sino a la transformación de todo el sistema de fuerzas conjuntas orientadas hacia la búsqueda de un efecto final deseado.

Dentro de un segundo eje teórico estructural, en la misma línea de razonamiento antes explicada y en virtud de los efectos que produjo la guerra en los líderes estratégicos que adherían a una u otra idea, durante el desarrollo de la investigación tuve en cuenta los aspectos de la *teoría de las controversias*, toda vez que las diferencias que se produjeron en las actitudes de las personas y organizaciones no fueron meras reacciones sobre cómo emplear las fuerzas ni cómo resolver la ecuación fines-medios, sino que existió un conflicto conceptual, epistémico, producto del intercambio polémico acontecido en ese momento histórico. Tal polémica puso en crisis algunos principios fundamentales emanados de la experiencia militar y respetados por quienes cohabitaban en el primer cuarto del siglo veinte.

Como sabemos, la *teoría de las controversias* reconoce tres estadios o categorías de enfrentamiento o de diferencias: la disputa, la discusión y la controversia propiamente dicha. En el caso que analizamos no hubo solamente disputas, que como tales no generaron más que dicotomías estériles, ni sólo discusiones que pusieron en juego la rivalidad y la concordancia sobre algunos conceptos, sino que las diferencias sobre el empleo conjunto y sistémico de los medios militares alcanzaron el plano de lo controversial en el que se entrecruzaron lo conceptual y lo empírico dando origen, más allá de lo meramente anecdótico de los episodios, a un nuevo conocimiento, a un enfoque diferente del pensamiento sostenido hasta el momento sobre las cuestiones vinculadas a la sistematización, direccionalidad múltiple e interoperabilidad de los recursos militares aéreos, navales y terrestres, como así también, permitió el progreso de algunas ideas, por ejemplo, en el plano filosófico de la anteriormente citada *teoría del conflicto*.

Asimismo, esta segunda teoría permitió la reconstrucción del pensamiento de

quienes participaron de tal controversia en el marco del contexto en el que las ideas circularon y provocaron disensiones y consensos, ya que el interés de esta investigación no se centró en describir cómo fueron las operaciones conjuntas durante la guerra mundial de 1914/1918 sino, antes bien, en la indagación sobre qué es lo que pasó en ese momento y por qué; sobre lo que determinados líderes opinaban respecto del mencionado empleo conjunto y en qué medida entendieron la conveniencia de llevarlo a cabo.

Como tercer y último eje teórico estructural, en forma tangencial empleé la *teoría del significado*, toda vez que la palabra “conjuntés”, en tanto interacción de fuerzas, o “conjuntez”, en tanto calidad de lo conjunto, no sólo no fue empleada en ningún documento de la época a los que tuve acceso, sino que no existe en el idioma español ni en los otros en los cuales se expresaron los protagonistas de la Primera Guerra Mundial, pero sí es dable contrastar en el marco de la teoría mencionada la expresión “acción militar conjunta”, que además de su connotación técnica en el ámbito de los asuntos de guerra adquiere en esta investigación una entidad propia y sobresaliente como concepto, con una significación determinada que permite profundizar la hipótesis de que las operaciones militares conjuntas fueron no sólo una idea de los líderes protagónicos de aquel momento sino un hecho comprobado. Esa expresión no queda solamente en la enunciación simple de su estructura semántica como grupo de palabras sino, que en este caso en especial, su significado alteró la cultura organizacional de algunos subsistemas en desarrollo como lo eran las Fuerzas Armadas, los gobiernos y la sociedad de 1914/1918.

## Algunas Sospechas de Acción Militar Conjunta

Si bien en 1914 no existía un cuerpo doctrinario o alguna corriente de ideas que hubiese puesto en vigencia algunos lineamientos para que la acción conjunta se incorporara como método o sistema de empleo de los instrumentos militares, el cuadro de situación llevó a los responsables de la dirección de la guerra a planificar y desarrollar operaciones que dejaron a la vista la interoperabilidad de las fuerzas con un objetivo común y en aras de un efecto final trascendente y estratégicamente aceptable. Algunas inferencias de ello están dadas por lo siguiente:

1. Empleo de la aviación en forma coordinada con el Ejército y la Armada durante toda la guerra.
2. Movilización de las fuerzas alemanas por el Canal Kiel. Su seguridad y defensa.
3. Transporte y desembarco de la Fuerza Expedicionaria Británica en Bélgica y Francia.
4. Batalla naval de Heligoland en coordinación con la retirada del Ejército belga.

5. Algunas ideas alemanas sobre el empleo conjunto de las fuerzas.
6. Plan británico de 1914 para operar contra las colonias alemanas.
7. Transporte y desembarco de otras fuerzas del Imperio Británico.
8. Defensa de los puertos del Canal de la Mancha:
  - Defensa de Amberes y posterior retirada de los aliados hacia el Canal de la Mancha.
  - Batalla de Yser y de los puertos del Canal.
  - Primera Batalla de Ypres.
9. Planes británicos para la invasión a Alemania.
10. Planes para la defensa de las islas británicas.
11. Campañas ofensiva y defensiva de los Dardanelos y Galípoli.
12. Retirada de la Península de Galípoli.
13. Operaciones anfibias sobre Salónica.
14. Retirada de los serbios hacia la Isla de Corfú.
15. Campaña alemana de Rumania.
16. Operaciones anfibias en el Cáucaso.
17. Operaciones sobre Ostende y Zeebrugge.
18. Transporte y desembarco de las tropas de Estados Unidos.
19. Operaciones anfibias en la Mesopotamia asiática.
20. Empleo de la Flotilla Austro-Húngara del Danubio.

Las anteriores son algunas de las acciones que demuestran un empleo conjunto y también combinado de las fuerzas de los beligerantes. Brevemente, en esta primera parte, trataremos sobre las nueve primeras situaciones planteadas.

## **Empleo de la aviación en forma coordinada con el Ejército y la Armada durante toda la guerra**

Desde el comienzo de la Gran Guerra los aviones estuvieron presentes en todo momento, aunque no como fuerza autónoma. Es más, a pesar de las evidencias que resultaban de las demostraciones que se habían efectuado antes de la guerra y en los comienzos de ésta, muchos conocidos políticos y militares con capacidad de decisión en el curso del conflicto, tal el caso del Mariscal Foch, llegaron a aseverar que *“volar es un buen deporte, pero, para el ejército, el aeroplano es inútil.”*

Con el correr de los meses este concepto fue variando lentamente y del empleo, aunque elemental y sumamente útil, del avión como unidad de exploración y reconocimiento se pasó a su empleo como parte de las operaciones tácticas y estratégicas de mayor alcance. En el caso de los aliados tomaron principalmente como blanco al corazón industrial de Alemania en el Ruhr donde se producían, entre otras cosas, 115 millones de toneladas de carbón al año, y a las regiones del Sarre y Alta Silesia de las que se extraían 13 y 43 millones de toneladas de ese recurso, también anualmente; mientras que las Potencias Centrales lo hicieron, principalmente, con la población civil británica y francesa para desmoralizarla con la finalidad última de generar rebeliones masivas que causaran un desorden interno para los gobiernos de sus enemigos.

A partir de 1917 se incrementaron los bombardeos estratégicos realizados por los cuerpos aéreos en conjunto con las operaciones que desarrollaban la Armada y el Ejército. Por ejemplo, en marzo de 1918, luego de la última gran ofensiva alemana en Francia que desarticuló el frente aliado, todos los aviones disponibles intervinieron junto a las tropas de tierra para rechazar a los alemanes. Tal empleo coordinado fue el factor determinante para detenerlos y obligarlos a retirarse nuevamente. De la misma forma, en el otoño de 1918, cuando se lanzó la ofensiva final aliada, se operó en forma similar sin dejar de accionar sobre las fábricas alemanas. Estas operaciones aéreas en conjunto con el bloqueo naval hicieron que Alemania quedase literalmente “estrangulada” sin posibilidades de rehacerse, llegándose a que el representante del Alto Mando alemán dijese ante el Parlamento, el 2 de octubre de 1918:

*“...el Mariscal [Hindenburg] y en el General Ludendorff [han tomado] la decisión de proponer a S.M. el Emperador procurar suspender la lucha para ahorrar al pueblo alemán y a sus aliados nuevos sacrificios. /.../ Hay que suspender ahora la continuación de la guerra por inútil.”<sup>2</sup>*

Los registros hablan de los ataques aéreos en cada batalla en conjunto con las fuerzas de tierra. Uno de estos informes reconoce que cuando el Coronel Hentsch fue enviado por Moltke a los sectores del 1er y 2do Ejércitos alemanes mientras combatían en el Marne, se vio imposibilitado de continuar su vertiginosa marcha motorizada en busca de los puestos de mando de los Generales Kluck y Büllow porque varias unidades de Caballería se retiraban velozmente ante el ataque de los aviones franceses e ingleses. No fue esta la única causa por la que Hentsch no pudo tomar contacto a tiempo con los comandantes, pero influyó para que no los encontrara en la oportunidad deseada, y eso contribuyó a que con el correr de los días la progresión hacia el desastre fuera el destino de los alemanes en septiembre de 1914, en el Frente Occidental.

El bombardeo, que cobraría entidad propia durante la Primera Guerra Mundial,  
2 VOLKMAN, Erik O. *Historia de la Conflagración Mundial, 1914-1918. Relación sucinta a base de fuentes oficiales del Archivo Imperial.* Berlín-Buenos Aires, Editora Internacional, 1922, p. 258.

registra como antecedente inmediato a uno que fue llevado a cabo antes de que comenzara el conflicto por un aeroplano italiano el 1º de noviembre de 1911, en apoyo a las operaciones que el ejército italiano desarrollaba en Libia. Su piloto, el Teniente Cavotti, lanzó cuatro granadas especialmente modificadas sobre las tropas turcas cerca de Zuwarah. En ese mismo año los ingleses, franceses y estadounidenses estaban experimentando también al respecto, aunque no encontraron inmediatamente una solución al problema de la efectividad del bombardeo.

No obstante, en 1912 ya comienza a verse la génesis de las fuerzas aéreas de los futuros países beligerantes con la conformación de los Cuerpos de vuelo, como el Royal Flying Corps británico. A pesar de ello, en los inicios de 1914 la mayoría de los líderes navales y terrestres europeos mantenía a los aviones como medios de reconocimiento y como observadores de artillería, empleo que constituía un notable avance sobre el dominio incipiente del espacio aéreo inaugurado por los primeros globos que se habían empleado en el siglo XIX con un fin similar. Por ejemplo, en América del Sur se registra el uso de tales sistemas durante la Guerra de la Triple Alianza, como así también algunos estudios que denotan la influencia de tales procedimientos en el Ejército Argentino de los primeros años de la década de 1910, a saber:

*“Mucho facilitan la observación del tiro [de artillería] y el reconocimiento del terreno y del enemigo, los globos, aeroplanos, etc., pero no siempre se podrá disponer de estos medios en la cantidad necesaria y, por ello, sin desdeñar su utilización, que también debe practicarse, ni renunciar de dotar del mayor número posible de aerostatos y aviadores a las grandes unidades, convendrá, como he dicho antes, precaverse para el caso más frecuente de que no dispongamos de tan valiosos elementos.”<sup>3</sup>*

Y en unas memorias del Ministerio de Guerra argentino sobre las maniobras realizadas en el otoño de 1914 se explicaba que “...otra experimentación importante a la que concurrieron los aeroplanos fue en el tiro de guerra de artillería. A este efecto, se puso un avión a disposición del regimiento 1º de obuses de campaña donde tuvo la ocasión de vencer las dificultades que nuestros vastos campos sembrados oponían a la observación del tiro. Otro renglón que ocupó la actividad de nuestros aviadores fue el arrojamiento de bombas con velocidades y alturas diferentes, llegándose a la comprobación que esto reclama un material especialmente organizado, desde el punto de vista de su seguridad y eficacia.”<sup>4</sup>

A tal punto habían resultado influyentes aquellas maniobras y las nuevas técnicas aéreas habían calado tan hondo, que las mismas memorias patrocinaban la idea de refundar a la “...Escuela [Militar de Aviación] en una flotilla que sería la base de la primera compañía de un futuro batallón de aviación, cuyo personal tendría una 3 BERMEJO, Capitán. *Observación, medios de comunicación, teléfonos, señales, agentes de enlace, orientadores y exploradores, reconocimiento de posiciones.* En Revista Militar Nro 265, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, febrero de 1915, p. 108.

4 MINISTERIO DE GUERRA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. *Nuestra Escuela Militar de Aviación.* En Revista Militar Nro 267, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, abril de 1915, p. 270.

*reglamentación especial de pensiones, retiros, bonificaciones, etc., en modo de estimular la consagración del aviador, llena de riesgos y peligros.”<sup>5</sup>*

Asimismo, se propiciaba en esas memorias el dictado de un “curso especial de aviación de reservistas” que el 5 de abril de 1915, en virtud del expediente producido por el Estado Mayor del Ejército signado como E. 4756, el Presidente la Nación aprobaría por Decreto y pondría en vigencia el reglamento para esa nueva actividad educativa que se realizaría en la Escuela Militar de Aviación.

Estudios como estos ya venían desarrollándose en nuestro país y muchos de ellos habían sido difundidos unos años antes del inicio de la guerra, tales por ejemplo, uno que hablaba sobre el “Servicio de exploración de la Caballería y la colaboración de los aeroplanos”, publicado en agosto de 1911 en la Revista Militar Nro 223 y otro que trataba sobre “El aeroplano como arma de combate y su influencia en la estrategia y la táctica”, del mes de marzo de 1912 en la Revista Militar Nro 230. Ya iniciada la Gran Guerra se escribieron otros de importante valor para el tema que aquí se trata; quizás el de mayor especificidad y detalle fue el que se difundió en la Revista Militar Nro 292, en mayo de 1917, titulado “La aeronáutica en el Frente Occidental” y que expone el estado, organización, distribución y empleo de las diferentes flotas aéreas que intervenían en ese teatro de operaciones. Muchos análisis similares a estos fueron dados a publicidad y divulgados en la Argentina durante el desarrollo de la Primera Guerra Mundial y sirvieron para corroborar las suposiciones y conjeturas que los militares e ingenieros de entonces elaboraban respecto de esa nueva tecnología en ciernes llevándolos a opinar que “...El rol del aeroplano en esta guerra, además de observar las posiciones de la artillería contraria y dirigir el tiro de la propia, es el de vigilar los movimientos de las tropas detrás de las líneas contrarias, el avance de los convoyes de reaprovisionamiento y de munición y arrojarles bombas...”<sup>6</sup>

De la misma forma, puede inferirse un influjo similar en las Fuerzas Armadas de Chile, donde la *Revista de Marina* publicada el 31 de enero de 1915 presentaba un sumario que contenía temas relacionados con las “Generalidades sobre los hidroplanos como asimiladores de la flota y defensa de las costas.”

Por su parte, de todos los beligerantes enfrentados en la Gran Guerra, Alemania era la única que poseía una flota aérea de cierto significado y aunque también la empleaba para aquellas dos primitivas tareas mencionadas sin utilizarla como un cuerpo autónomo, muchos de sus generales reflexionaban sobre su empleo tanto como lo hiciera Falkenhayn luego de unos ejercicios realizados por el ejército alemán en 1912, diciendo:

*“Cuando estos inventos del diablo funcionan, lo que logran supera todas*

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 272.

<sup>6</sup> GOUBAT, Raúl (Capitán). *Utilidad de la aviación en la guerra. Su importancia en la exploración y en la ofensiva.* En Revista Militar Nro 289, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, febrero de 1917, p. 84.

*las expectativas; cuando no funcionan, logran menos que nada.*"<sup>7</sup>

Un dato interesante respecto de la formalización progresiva de la aviación como fuerza autónoma a la par de la Armada y el Ejército, es que en marzo 1914 el Káiser Guillermo II ordenó a la iglesia protestante de Alemania que incluyera a los aviadores en sus acostumbradas oraciones por las Fuerzas Armadas.<sup>8</sup> Así también, en noviembre de 1914 el Ministerio de Guerra alemán difundió entre sus comandantes y tropa un conjunto de advertencias y modificaciones a los reglamentos respecto de algunas cuestiones que las operaciones de la Gran Guerra estaban enseñando. Ese documento fue captado por el corresponsal de la revista estadounidense *Journal of the Military Service Institution* y publicado en abril del año siguiente. En esa información se decía, entre otras cosas:

*"El papel del aeroplano en la guerra ha alcanzado un grado de importancia inesperado. En vista de las enseñanzas de la guerra, en los campos de maniobras debe instruirse al personal para una cooperación inmediata y recíproca inteligencia entre los aviadores, el mando y la artillería."*<sup>9</sup>

Esto se concretó efectivamente de esa forma y durante los primeros meses de la guerra los aviones alemanes, además de participar en otras acciones, estuvieron en apoyo de las operaciones terrestres bombardeando Lieja y Amberes, en el Frente Occidental, y Varsovia, durante el ataque del Cuerpo de Ejército que se encontraba como enlace entre el VIII Ejército alemán y las fuerzas austro-húngaras, en el Este. Pero por aquellos años el Estado Mayor alemán consideró que los aviones y dirigibles (o Zeppelines) eran demasiado vulnerables al fuego enemigo cuando efectuaban un apoyo cercano a las tropas de tierra, por lo que se pensó que serían más efectivos contra otros blancos en Inglaterra, no tanto con la intención de provocar un efecto destructivo sino, como ya dijimos, con la finalidad de sembrar el pánico en la población británica, situación que lograron finalmente. Fueron las dificultades climáticas y la rudimentaria tecnología para enfrentarlas lo que hizo que las operaciones aéreas se vieran limitadas permitiendo que Londres pudiera mantenerse a salvo de los bombardeos que, entre mayo de 1915 y octubre de 1917 superaron las veinte oportunidades. Asimismo, hubo más de cuarenta bombardeos alemanes sobre otras ciudades inglesas como Midlans, Liverpool, Newcastle, Hull, etc; y más de una decena de bombardeos nocturnos en septiembre y octubre de 1917 como parte del plan de guerra alemán y que afectaron sensiblemente a la población civil.

Otras intervenciones aéreas para apoyar a las fuerzas de mar y tierra configuraron esquemáticamente unas operaciones conjuntas que pueden ser consideradas como proezas para la época, tal, por ejemplo, la que realizó el Zeppelin alemán L. 59, que en noviembre de 1917 partió de Berlín y haciendo base en Jamboli (Bulgaria)

<sup>7</sup> HASTING, Max. 1914. *El año de la catástrofe*. Buenos Aires, Editorial Crítica, 2014, p. 499.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> MINISTERIO DE GUERRA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. *Instrucciones publicadas por el mando alemán sobre el empleo de las distintas armas y servicios*. En Revista Militar Nro 273, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, octubre de 1915, p. 793.

se dirigió hacia Kartum, al Sur de Egipto, para apoyar a las fuerzas alemanas que a órdenes del Teniente Coronel Lettow-Vorbeck combatían contra los aliados en África. Esta aeronave que a los ojos de las personas de 2014 puede resultar incomprendible, poco práctica y hasta casi inaceptable en virtud de la relación costo-beneficio, fue para quienes vivían hace cien años atrás un invento de avanzada. En este caso, el L. 59 fue el que transportó las toneladas de munición, armamento liviano y pesado, elementos de apoyo sanitario, alimentos, vestuario, equipos de comunicaciones, etc, que necesitaron aquellas tropas para llevar a cabo sus operaciones. Sirvió, además, como observador durante los días que estuvo en vuelo y luego de casi noventa y seis horas de misión en los que recorrió algo menos de siete mil kilómetros, regresó a su base en Bulgaria, vía Constantinopla, navegando a tres mil metros de altura y a una velocidad promedio de setenta kilómetros por hora. No es un dato menor mencionar que el dirigible y sus veintidós tripulantes estuvieron durante toda la operación sobrevolando territorio enemigo, a excepción de los momentos de despegue y aterrizaje en la región de los Balcanes.

En lo que respecta a Francia, el Generalísimo Joseph Joffre se mostró siempre interesado en la expansión del arma aérea y, de hecho, impulsó su desarrollo y empleo; en octubre de 1914 pidió ampliar la aviación militar a sesenta y cinco escuadrillas. En ese mes los franceses habían encargado 2.300 aviones y 3.400 motores, y se podían leer en sus reglamentos algunos importantes y detallados procedimientos para, por ejemplo, *"la cooperación del aeroplano en el reglaje del tiro de Artillería,"* sobre la cual se decía que *"...no dará todos los frutos que se pueden esperar sino cuando los observadores de artillería tengan una gran experiencia del tiro y de la observación aérea, y si las diferentes prescripciones que reglan esta cooperación son rigurosamente observadas."*<sup>10</sup>

Algo similar sucedería en Inglaterra donde el Real Servicio Aeronaval empleó hidroaviones y porta-hidroaviones durante todas sus campañas, en especial durante las operaciones en el Estrecho de los Dardanelos, donde experimentó con el lanzamiento de torpedos antisubmarinos y contra buques de superficie, en apoyo a las operaciones navales de su Flota de mar.

El 1º de abril de 1918 se crearía la Real Fuerza Aérea británica totalmente independiente del Ejército y de la Armada, que hasta el fin de la guerra cumpliría un rol determinante formando parte de los planes de campaña y de guerra; por ejemplo, con los bombardeos sobre el ejército búlgaro en los Balcanes contribuyendo a su capitulación y sobre las fuerzas turcas que combatían contra el Ejército y la Armada ingleses en las llanuras costeras de Palestina. No obstante, las autoridades aliadas siguieron más interesadas en el empleo de los aviones para bombardear a las fábricas alemanas.

Por su lado, Bélgica sumaba solo doce aparatos en servicio al comienzo de la gue-

<sup>10</sup> SOLÁ, Ricardo. *Cooperación del aeroplano en el reglaje del tiro de Artillería*. En Revista Militar Nro 268, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, mayo de 1915, pp. 329 a 340.

rra y, por el suyo, los austriacos poseían unos cuarenta y ocho aeroplanos sobre los que habían desarrollado cierta tecnología que los llevaría también a pensar en un empleo conjunto de la aviación. Según decía el *Militärische Rundschau* de 1914 se iban a construir bombas asfixiantes de termita y arsénico “destinadas a ser arrojadas desde los aeroplanos sobre los barcos de guerra” enemigos que operaban contra la flota naval de los Habsburgo.<sup>11</sup>

También los italianos fueron perfeccionando sus conocimientos sobre el empleo de la tercera dimensión de la guerra que evolucionaba día a día. Así lo demuestra un decreto emitido por su Ministerio de Guerra que llevaba el título de “*Intimaciones de aterraje [sic] a hacerse a las aeronaves en navegación no autorizada sobre cualquier punto del territorio del Estado, de las colonias y de sus mares territoriales*”, en el que las autoridades se explayaban extensamente sobre el procedimiento a seguir por las fuerzas de tierra o navales que observaran a alguna aeronave en vuelo que no estuviese adecuadamente identificada e informada.<sup>12</sup>

En lo que se refiere a los rusos, disponían de una fuerza impresionante para esa época de doscientos aviones de dieciséis clases diferentes, aunque en realidad los que estaban en capacidad de volar sumaban significativamente menos que esa cantidad porque adolecían de una ausencia total de mantenimiento. Sin embargo, fueron los rusos quienes en diciembre de 1914 pusieron en el aire una escuadrilla de aviones *Ilya Muromet*, el primer bombardero cuatrimotor del mundo (fabricado por Igor Sikorsky), que en coordinación con las fuerzas de tierra atacó organizadamente, aunque con un resultado ineficaz, a las posiciones alemanas y austriacas en el Frente Oriental.<sup>13</sup>

No obstante lo expuesto, el dominio del aire y la verdadera utilización de sus ventajas por parte de los Generales y Almirantes tardaron en hacer pie en sus mentes acostumbradas aún a una conducción anclada en el pasado. Solamente luego de avanzada la guerra pudieron comprobar tales ventajas y allí comprendieron la necesidad de contar con el dominio aéreo y con las conveniencias que generaba.

Aunque los conceptos de rapidez y movilidad aparezcan como contradictorios en una guerra que se presentaba como estática y de posiciones, el avión fue la mejor forma que tuvieron los adversarios de traspasar las extensas líneas de trincheras cuyos flancos estaban apoyados en grandes cadenas montañosas o en mares con costas inabordables, dándole a esta guerra una nueva dimensión donde combinar sus operaciones. Con el correr de los meses la cantidad de aeronaves fue incrementándose en forma geométrica, lo que trajo como consecuencia la necesidad de instalar bases aéreas y de darles a estas la seguridad terrestre, para lo cual se emplearon en primera instancia a las tropas de infantería luego reforzadas con autos blindados que, más tarde, darían la idea para diseñar los tanques; por ello, con su 11 MINISTERIO DE GUERRA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. *Bombas asfixiantes*. En Revista Militar Nro 264, Buenos Aires, enero de 1915, p. 80.

12 Ibidem, *Extranjero. Italia. Medidas militares*. En Revista Militar Nro 265, Buenos Aires, febrero de 1915, pp. 151 a 153.

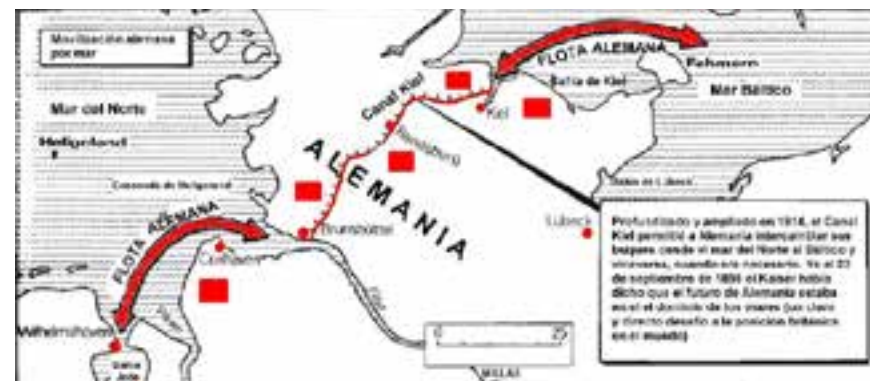
13 HASTING, Max. *Op. Cit.* p. 504.

conocido sarcasmo británico, Churchill dice en uno de sus escritos marcando una interrelación un tanto particular: “*El coche blindado [fue] hijo del aire, y el tanque, su nieto. Y con esto, la aviación nos llevó a Dunkerke*”, uno de los principales puertos del canal donde operaba la marina aliada.<sup>14</sup>

¡Vaya concepción más simple de la acción militar conjunta!

## Movilización de fuerzas alemanas a través del Canal Kiel. Su seguridad y defensa.

Particularmente durante los inicios de la guerra, los alemanes perfeccionaron este Canal que les permitió trasladar sus buques desde el Mar del Norte al Báltico, y viceversa, con la finalidad de completar las operaciones previstas. La defensa y mantenimiento del Canal Kiel fue una operación realizada empleando las tres dimensiones espaciales, ya que intervinieron fuerzas aéreas, navales y terrestres. Cabe recordar que la flota naval de Alemania era sensiblemente inferior que la británica con la que intentaba competir no solo en la parte militar sino también comercial; Inglaterra tenía (y lo tuvo durante toda la guerra) el dominio de los mares del planeta, especialmente en el Mar del Norte, impidiendo el libre tránsito de los buques germanos. El Canal Kiel, por cierto, significó para los alemanes algo similar a la tráquea por la que sus fuerzas navales pudieron acceder a un poco de aire expansivo. Es más: este pasaje entre ambos mares fue el objetivo de uno de los planes británicos para invadir a Alemania.



15

14 CHURCHILL, Winston S. *La crisis mundial, 1911-1918*. Barcelona, José Janés Ed., 1944, p. 289.

15 BANKS, Arthur. *A Military Atlas of the First World War*. Bramsley (England), Pen and Sword Books Ltd, 2001, p. 21.

## Transporte y desembarco de la Fuerza Expedicionaria Británica en Bélgica y Francia

Al momento en el que Gran Bretaña ingresó activamente en la guerra, llevó a cabo las dos primeras maniobras de gran magnitud:

- Dirigió y concentró a la Gran Flota en su apostadero natural en el Mar del Norte para protegerla de los ataques alemanes y para que desde allí comenzara a operar.
- Transportó y desembarcó a la Fuerza Expedicionaria Británica<sup>16</sup> en el continente europeo para que se ubicase en el flanco izquierdo de las tropas belgas y francesas configurando una auténtica operación en la que actuaron las tres fuerzas con un objetivo común.

En la Secretaría de Guerra de la Corona estaba vigente el plan conocido como “Plan Haldane”, previsto y perfeccionado desde hacía ocho años. Tenía un diseño simple desde el punto de vista operativo y consistía en:

- Transportar por mar, desembarcar y ocupar posiciones en el flanco de sus aliados belgas y franceses con cuatro o seis divisiones de Infantería, con una o dos de Caballería totalmente equipadas, más Artillería, Brigadas de Zapadores y elementos logísticos cercanos, dentro de los doce a catorce días de movilización.
- Desplegar en las Islas Británicas hasta catorce divisiones territoriales y trece divisiones montadas para su defensa, en conjunto con la Flota de Mar, aviones y dirigibles. Esta, en sí misma, fue otra operación en la que actuaron las tres fuerzas en forma interrelacionada.

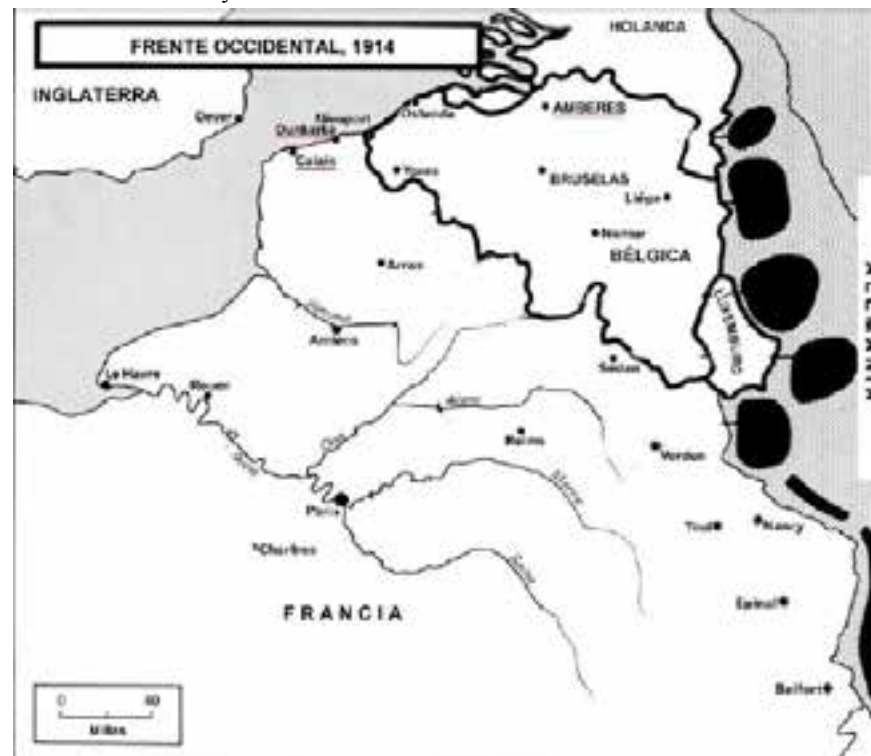
Iniciadas las hostilidades se convocó al Consejo de Guerra inglés conformado por los ministros del Gabinete, los jefes del Ejército y de la Marina, y otros comandantes militares y navales. En la primera reunión, antes de que se tomara la decisión de poner en ejecución el plan, surgieron las siguientes divergencias:

- ¿Dónde debían desembarcar las divisiones de la FEB en el continente?

Una corriente de opinión sostenía que debían hacerlo en Amberes con la finalidad de poder actuar en forma combinada con el Ejército Belga contra el flanco y retaguardia alemanes. Ante esto el Almirantazgo, dentro de otra línea de pensamiento, no aseguraba la continuidad ni seguridad de las comunicaciones marítimas con las fuerzas de tierra, a excepción de aquellas que podía garantizar la flotilla anglo-francesa que se conformaría para operar en las aguas del Canal de

<sup>16</sup> En adelante, FEB.

la Mancha. Se optó, entonces, por los puertos que estaban previstos en el plan Haldane: Calais y Dunkerke.<sup>17</sup>



18

- ¿Dónde debía concentrarse la FEB?

Un sector del Consejo de Guerra creía conveniente que lo hiciese en cercanías de Amiens, en razón de que la movilización del ejército inglés había comenzado tres días más tarde que la del francés, y para que de esa forma pudiese intervenir una vez que la batalla hubiera comenzado. Otra línea de opinión, dentro de la cual estaba el Mariscal John French (Comandante de la FEB), propuso que tales cuestiones se resolviesen según las indicaciones que formulara el Estado Mayor francés.<sup>19</sup> Y así se hizo.

- ¿Sería necesario movilizar a las reservas del Ejército y la Marina?

Ante esto, todo el Consejo de Guerra estuvo de acuerdo y se lanzaron las convocatorias para organizar otras seis divisiones que operarían conjuntamente

<sup>17</sup> CHURCHILL, W.S. *Op. Cit.*, p. 129.

<sup>18</sup> GILBERT, Martin. *Atlas de la primera Guerra Mundial*. Madrid, Ediciones Akal, 2003, p. 10.

<sup>19</sup> CHURCHILL, W.S. *Op. Cit.*, p. 129.



con una División de la Marina Real, además de otra Brigada de Infantería de Marina que ya estaba conformada y que combatiría formando parte de la FEB. Sobre esa División de la Marina Real existen severas críticas a la decisión de Churchill de crearla, en razón de que comenzaría a operar sin estar totalmente instruida ni correctamente equipada ni sería apoyada logísticamente de forma adecuada. Conducida casi directamente a órdenes del primer lord del Almirantazgo, se retiraría de Amberes bajo la constante ofensiva alemana a fines de 1914 con la reprobación de todos los sectores de la sociedad británica.

Según el plan, la operación de transporte y desembarco de la FEB se desarrollaría con una fuerte presencia naval al Norte del Paso de Calais conformada por varias escuadras de cruceros y las Flotillas de Harwick y del Támesis. El estrecho estaría controlado por una flota combinada de las Armadas francesa y británica, y por submarinos ingleses.

El 7 de agosto se constituyó la Flota del Canal, compuesta por diecinueve acorazados y la 7ma y 8va escuadra de combate, y se concentró en Portland; luego pasaría al extremo oriental del Canal quedando la entrada occidental bajo la custodia de otros buques. Un día más tarde comenzó el transporte del Ejército en los barcos de la Armada a baja escala, pero a partir del 12 de agosto el flujo de tropas aumentó hora tras hora y, consecuentemente, su desembarco fue más intenso, aun más cuando las tropas belgas y francesas ya estaban combatiendo con los ejércitos alemanes provenientes del Noreste y Este del continente europeo. El transporte anfibio y el desembarco de las tropas británicas en las costas de Bélgica y Francia se llevó a cabo con todo éxito culminando tres días antes de lo previsto y constituyó una sorpresa operativa. Dice en sus memorias el Comandante del 1er Ejército alemán que atacaba en el extremo del ala derecha, el General von Kluck, que el 21 de agosto de 1914 recibió la siguiente información del Alto Mando:

*“Debe contarse con un desembarco de tropas británicas en Boulogne y con su avance a partir de la región de Lille. Se supone que no ha tenido lugar todavía un desembarco en gran escala de tropas inglesas”.*<sup>20</sup>

Esto último era un error. Tres días más tarde toda la FEB y algunos elementos desembarcados de la Marina inglesa estaban combatiendo en Bélgica con el apoyo de los buques que operaban en el Canal de la Mancha.

## Batalla de Heligoland en coordinación con la retirada del Ejército belga

La Bahía de Heligoland, frente a la costa noroeste de Alemania, fue controlada por la Gran Flota británica que tenía la orden de atacar a la alemana en coordinación con

20 KLUCK, Alexander. *The march on Paris. The memoirs of Alexander von Kluck, 1914.* Bamsley (England), Frontline Books, 2012, p. 38.

la operación anfibia mediante la que se trasladaba a la FEB, pero a excepción del ataque fallido de algunos submarinos alemanes contra los navíos ingleses, la flota germana no zarpó ni operó en esa oportunidad. Recién el 28 de agosto de 1914 se entablaría la primera batalla naval conocida con el nombre de la bahía mencionada.



Como se vio anteriormente, esta batalla respondió al plan inglés original concebido por el Estado Mayor naval para ejecutar la operación anfibia que incluía el transporte y desembarco de la FEB durante la cual se preveía el enfrentamiento con la flota del Káiser. En virtud de la retirada de las tropas aliadas desde Bélgica hacia el Sur, a raíz de la ofensiva alemana, se hizo necesario provocar la atención de Alemania sobre sus costas en el Mar del Norte obligando a sus Generales a distraer efectivos ante una probable invasión inglesa al continente. De esa forma se pensó que los alemanes se verían obligados a aliviar la presión sobre los belgas y que ello les daría a estos últimos la posibilidad de evacuar su territorio.

Basados en la información con la que contaban sobre el movimiento de los buques y submarinos enemigos, los marinos británicos previeron la acción con las escuadrillas y cruceros estacionados en Harwich, incluyendo a seis submarinos. Se agregaron, además, tres cruceros de batalla y seis destructores a órdenes del Contralmirante Beatty destacados por el Almirante Jellicoe desde la Gran Flota que estaba operando en el Mar del Norte.

Para los alemanes esta operación en conjunto del ejército y la marina ingleses con el ejército franco-belga fue una sorpresa total y varios de sus buques y submarinos fueron hundidos. Del lado aliado, sólo el crucero *Arethusa* fue averiado, pero pudo arribar a una mínima velocidad de siete nudos al delta del Támesis, contando con cinco muertos y alrededor de cuarenta heridos. El resultado fue estratégico: el Káiser Guillermo II literalmente amordazó al Comandante en Jefe de la Flota del Mar alemana y al Secretario de Marina, y a partir de ese momento las órdenes para el movimiento de sus buques fueron impartidas con exclusividad por el monarca. No obstante, poco tiempo después, el Jefe del Alto Mando tomaría la dirección

conjunta de la Guerra.

## Algunas ideas alemanas sobre el empleo conjunto de las fuerzas

Los documentos alemanes dan cuenta del pensamiento controvertido respecto de la acción conjunta de las fuerzas disponibles ya que, por un lado, se incluía en el plan principal como tarea particular el control de la zona Norte de Francia para poder dominar el paso de Calais con todo lo que ello significaba: impedir los refuerzos o evacuaciones desde y hacia Inglaterra, controlar la boca nororiental del Canal y el estrecho de Dover, ganar una nueva base para los submarinos, etc., y por otro, tales documentos reconocen que los sucesos acontecidos en Heligoland en 1914 “habían demostrado claramente que no podía esperarse de la marina, hasta nueva orden, que [en alguna medida] dificultara eficazmente el tráfico marítimo inglés. El comando superior de la marina descartaba la acción de la flota en vista de una decisión ofensiva en aguas enemigas. En caso de [un] resultado desfavorable, que la proporción de fuerzas hacía probable, [la Marina] creía no poder garantizar más la seguridad de las costas alemanas.”<sup>21</sup>

En este sentido, el Almirante von Tirpitz, quien se desempeñaba como Secretario de Estado de la Marina, dice que Alemania llegó al comienzo de la guerra sin que él pudiese intervenir en las decisiones principales, ya que el Estado Mayor Naval le impedía el acceso directo al Káiser, quien había puesto su atención en la proyección de la flota naval pero desconocía los problemas reales ante el probable empleo de los buques en combate. Esta, dice el Almirante, fue la causa principal por la que desde los inicios del conflicto Gran Bretaña pudo controlar, y cada vez con más virulencia, los mares de todo el mundo.

Otro de los datos que nos muestra algún indicio del pensamiento alemán sobre el empleo conjunto de las fuerzas lo registra también el General Falkenhayn al decir que “...si no se conseguía cerrar a la Entente, de una manera duradera, los estrechos del Mediterráneo y el Mar Negro, las esperanzas de un resultado feliz de la guerra disminuirían forzosamente de una manera muy notable. Rusia [sería así] liberada de su aislamiento tan importante. Si, por el contrario, se los cerraba, era una garantía casi segura de que tarde o temprano la capacidad combativa del inmenso imperio se debilitaría automáticamente.”<sup>22</sup>

De la misma forma, durante la exposición que Falkenhayn hizo ante el Káiser sobre el plan para afrontar la guerra en 1916, agregaba:

21 FALKENHAYN, Erich von. *El Comando Supremo del Ejército Alemán (1914-1916) y sus decisiones esenciales*. Buenos Aires, Biblioteca del Oficial, 1920, p. 14.

22 *Ibidem*, p. 16.

“Es por consiguiente necesario que se empleen **simultáneamente** todos los medios adecuados para perjudicar a Inglaterra en su propio terreno. Estos medios son la guerra submarina y un acuerdo político y económico de Alemania, no sólo con sus aliados sino también con todos aquellos estados que todavía no se ven atados por la influencia de Inglaterra. /.../ **La guerra submarina es un medio de guerra como otro cualquiera y la dirección total de la guerra no debe dejar de manifestarse al respecto.** Apunta a la más sensible parte del enemigo al procurar cortarle las importaciones marítimas. Si las firmes seguridades de la Marina de que una guerra submarina ilimitada obligará a Inglaterra dentro del año 1916 a una seria reflexión, podríamos entonces soportar la suposición de una conducta hostil por parte de los Estados Unidos. /.../ Hay que presuponer ante todo que la Marina no se equivoca. /.../ Por otra parte, los cálculos hechos para aumentar el número de submarinos e instruir a sus tripulaciones, se han realizado con favorable rapidez. **Militarmente sería, por lo tanto, incomprensible si se quisiera renunciar al empleo de este eficaz medio de combate.**”<sup>23</sup>

Así también, queda evidenciada la idea de una conducción conjunta en el extenso documento que el responsable del Almirantazgo alemán le presentó el 22 de diciembre 1916 al Mariscal von Hindenburg, entonces Jefe Supremo del Alto Mando, en el que respondiendo a un requerimiento le informaba que necesitaba sólo tres semanas para que la Marina estuviese en condiciones de lanzar una guerra submarina ilimitada para debilitar a las fuerzas inglesas y, de esa forma, contribuir con las operaciones del ejército alemán para que, con su éxito, se pudiese alcanzar el fin de la guerra.<sup>24</sup> En un plano más político que militar, el General Ludendorff dice en sus memorias que “el grande y supremo objetivo de llegar a la paz sólo podía alcanzarse conduciendo de un modo vigoroso la guerra [y en eso estaban unidos la marina y el ejército alemán; pero, ante todo] “*hacia falta que el gobierno, el Reichstag y el pueblo no tuviesen más que una sola idea: la guerra.*”<sup>25</sup>

Y en septiembre de 1917 decía en un discurso ante el Consejo de la Corona alemana, en cuyo texto puede inferirse el embrión de un concepto conjunto de las operaciones militares:

“No tengo necesidad de entrar en detalles para demostrar que **nuestra situación militar está afirmada y que la guerra submarina hace sentir sus efectos.** /.../ Las fuentes de energía de nuestra resistencia económica y militar consisten, **además del ejército y la marina, en la agricultura, en las riquezas del suelo y en nuestra fuertemente desarrollada industria.** /.../ Debemos ver claro que lo que no consigamos en la paz debe compensarse con [un] gran **aparato militar y en la medida que ello sea posible: defensa contra ataques**

23 VOLKMAN, E. *Op. Cit.*, pp 234 y 235.

24 *Ibidem*, 237 a 243.

25 LUDENDORFF, Erich. *Mis recuerdos de guerra, 1914-1918*. Barcelona, Industrias gráficas Seix & Barral Herms., S.A., 1920, p. 16.

***aéreos, mantenimiento de las fuerzas de aviación y fuerte ocupación de la frontera. /.../ Es de gran urgencia mantener intacto el territorio westfaliano y el Rin inferior. Lo que la costa flamenca significa para [lanzar] ataques aéreos contra Inglaterra, lo es todavía en mayor grado la línea del Mosa por Lieja para la región industrial. /.../ La costa de enfrente de Inglaterra [es] el objetivo que persigue ahora con justa clarividencia nuestra Marina. /.../ Este es un objetivo que no deberíamos perder de vista.***<sup>26</sup>

En la misma línea de análisis es interesante recordar que Schlieffen había expresado que en la guerra futura el ala derecha de la ofensiva alemana que envolvería por Bélgica y Francia debía ser tan poderosa y extendida que “*el último granadero pudiera rozar con su manga las aguas del Canal.*”<sup>27</sup> Más allá de la retórica pura esta frase implicaba en agosto de 1914 la obligación estratégica de dominar y controlar los puertos del Canal de la Mancha por donde, seguramente, llegarían los refuerzos para apoyar a los enemigos de Alemania. Esa, como otras tantas expresiones de Schlieffen registradas por la historiografía de la época, tenía en sí misma un significado de implicaciones trascendentes para el plan de campaña y de guerra, tanto como lo tuvo aquella otra frase traducida como “*¡Hacedme sólo fuerte el ala derecha!*”, que, según se informa, el anciano Mariscal había repetido durante toda su vida, incluso en su lecho de muerte, en clara alusión a que el involucimiento era lo que permitiría encontrar el centro de gravedad enemigo, y que no estaba precisamente en París.<sup>28</sup>

Pero Moltke, de la misma manera que debilitó el ala derecha enviando dos importantes Cuerpos de Ejército y una División de Caballería a Prusia Oriental después de la Batalla de Gumbinen, no creyó trascendente ni necesario en agosto de 1914 detener, o al menos demorar, la operación conjunta que habían ejecutado las Fuerzas Armadas británicas para desembarcar en las costas belga y francesa. Según la historia naval alemana, cuando se propuso una acción en conjunto con el Ejército... “*...el Jefe del Estado Mayor General contestó personalmente que /.../ la Marina no debía ser inmiscuida en unas operaciones que, de todos modos, se hubieran llevado a cabo [sin su participación].*”<sup>29</sup>

## **Plan británico de 1914 para accionar sobre las colonias alemanas.**

Este plan fue propuesto en el Consejo de Guerra británico con el fin de asegurar las comunicaciones marítimas inglesas que dependían de la anulación de las bases

26 VOLKMAN, E. *Op. Cit.*, pp. 243 a 250.

27 VAN CREVELD, Martin. *Los abastecimientos en la guerra*. Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1985, p. 200.

28 GRÖENER, Guillermo. *El testamento del Conde Schlieffen*. Buenos Aires, Biblioteca del Oficial – Talleres Gráficos de Luis Bernard, 1928, p. 99.

29 CHURCHILL, W.S. *Op. Cit.*, p 162.

que en varias partes del mundo servían como refugio de los cruceros y destructores alemanes. La acción estaría en directa conexión con la retirada que los aliados venían ejecutando en Bélgica y Francia hacia el Sur, presionados por la ofensiva alemana, y el efecto ulterior sería la contribución con el bloqueo económico que estratégicamente se había pensado para debilitar a Alemania e intentar la liberación de Bélgica que ya estaba ocupada por su enemigo.

En principio, se aprobaron seis operaciones anfibias distintas y se remitió el plan a los Estados Mayores de la Marina y Ejército ingleses, y al Estado Mayor Naval francés. Se estudiaron las invasiones a Camerún, al África Sudoccidental Alemana, al África Oriental Alemana, a Nueva Guinea y a Samoa. Para esta última operación, en la que participarían Nueva Zelanda y Australia con sus fuerzas navales y terrestres, se informó que estarían listos para iniciarla el 11 de agosto de 1914, lo que animó por su presteza al Consejo de Guerra.

El 30 de agosto Samoa fue ocupada y la base naval de Nauru fue destruida el 10 de septiembre de 1914. El 24 del mismo mes, luego de varios días de combate en virtud de la resistencia de las tropas allí acantonadas, la base de Nueva Guinea alemana había sido ocupada y su estación de radio destruida.

## **Transporte y desembarco de otras fuerzas del Imperio Británico.**

El 3 de octubre de 1914 se embarcaron en Saint Lawrence 25.000 voluntarios pertenecientes al ejército canadiense en 31 barcos previstos al efecto; otros efectivos embarcaron en Terranova y junto a un batallón inglés con asiento en las Bermudas, se trasladó esa formación a través del Atlántico hacia Europa. El 13 de octubre se encontraba en la boca occidental del Canal de la Mancha debiendo cambiar su zona de desembarco a raíz de la presencia de submarinos alemanes. Además de estas operaciones, se realizaron otras para concretar la concentración del ejército imperial británico: cinco divisiones de la India fueron transportadas a Bélgica y Francia; dos divisiones desde Australia y Nueva Zelanda, a Egipto; cinco divisiones inglesas y dos anglo-indias fueron desembarcadas para reforzar al ejército británico que operaba en Francia; una brigada de Infantería de Marina inglesa se agregó al ejército francés para que operara en Dunkerke, etc. Todas ellas fueron operaciones de transporte y desembarco anfibio en las que interactuaron la Armada y el Ejército apoyados por sus aeronaves.

## **Defensa de los Puertos del Canal de la Mancha:**

Al cumplirse poco más de un mes luego de la invasión alemana a Bélgica y sucederse la batalla del Marne a principios de septiembre de 1914, todos vieron cómo

se disipaban las esperanzas depositadas en los grandes ejércitos de masa para alcanzar los objetivos militares y llevar a cabo una “guerra corta”. A partir de que esta imposibilidad fue un hecho, aquellos objetivos que se habían evaluado como secundarios e, incluso, prescindibles durante la etapa de planificación comenzaron a tomar un altísimo valor en sí mismos y dentro del sistema de efectos a producir, y dieron origen a nuevas operaciones para las cuales debieron destinarse recursos y medios de todo tipo.

Tanto así fue que los puertos de Ostende, Nieuport, Dunkerke, Calais, Boulogne, El Havre, entre otros, y las ciudades que como Amberes tenían acceso fluvial al mar, como así también las fortalezas que habían sido casi olvidadas como una respuesta lógica a la doctrina de la ofensiva a ultranza, cobraron toda la atención de los centros de decisión estratégica y táctica.

Algunas de las acciones que se llevaron a cabo como consecuencia de ello fueron las siguientes:

**a. Defensa de Amberes y posterior retirada de los aliados hacia el Canal de la Mancha:**

Habiendo resultado la ciudad de Amberes elegida por el rey Alberto I como última posición de retardo del ejército belga, se transformó en objetivo de ataque de los alemanes ya que luego de que su ofensiva fuera rechazada y se vieran obligados a emprender la retirada desde el Marne, aquella ciudad había quedado a retaguardia de los ejércitos germanos constituyéndose en una amenaza que no podían ignorar.

Según la concepción estratégica de los británicos, Amberes era la llave que conducía desde el Este a los puertos belgas y franceses del Canal de la Mancha, y de allí a Inglaterra, además de que esas estaciones marítimas eran las importantes bases donde recalaban los buques y submarinos de la Real Armada británica y los de sus aliados. Amberes, era el “guardaflanco” de cualquier maniobra operacional que se intentase contra los alemanes y se transformó en un objetivo de defensa para las fuerzas aliadas.

La ciudad era defendida por tropas del Ejército belga e inglés y por la División de la Marina Real británica compuesta de tres brigadas. Amberes no podía capitular porque traería como consecuencia que un gran número de tropas alemanas del ejército que la sitiaba quedaran libres para ser empleadas contra las anglo-francesas que operaban más al Sur, y que los alemanes pudiesen transformar a la ciudad en otra base para sus buques y submarinos logrando el control de otro sector más sobre el Canal.

Iniciados los combates, mientras los morteros alemanes de 420 milímetros comenzaban a producir sus efectos demoledores sobre las tres líneas de fuertes de la ciudad y el comandante a cargo informó que se preparaban para abando-

narla en franca retirada, los ingleses pensaron instantáneamente en enviar tropas desde su país para reforzar a las operaciones en Amberes, pero la primera dificultad con la que se encontraron fue que para llegar a la ciudad había que desembarcar en alguna playa o en algún otro puerto del Canal y avanzar con marchas a pie, ya que para hacerlo directamente en las puertas de la localidad debían remontar con sus naves el río Escalda que estaba considerado como vía fluvial neutral al tener su desembocadura en el territorio de los Países Bajos.



30

Por ello, desde Londres se hizo saber a los combatientes aliados en Amberes que “...el gobierno belga [deberá hacer] todos los preparativos para prolongar la resistencia [hasta] diez días como mínimo. /.../ En ese plazo [se les informará si es factible] emprender o no una gran operación de campaña para su alivio.”<sup>31</sup>

En caso de que en el término de tres días no recibieran ninguna confirmación al respecto, quedarían las tropas defensoras en libertad para iniciar la retirada. Durante ese lapso Inglaterra participaría en la defensa de la ciudad con artillería, la Infantería de Marina y las Brigadas Navales. Estas tropas llegaron el 4 de octubre de 1914 y entraron inmediatamente en combate junto al ejército belga y al grueso de la División de la Marina Real. Ese mismo día el primer ministro belga recibió del Secretario de Guerra británico el siguiente telegrama que deja en evidencia el incipiente empleo conjunto:

“Estoy organizando fuerzas expedicionarias para ayudar a la defensa de Amberes. Están compuestas del siguiente modo:

Fuerzas británicas: 7ma División /.../ División de Caballería /.../ Destaca-

30 BANKS, A. *Op. Cit.*, p. 62.

31 CHURCHILL, W. S., *Op Cit.*, p. 194.

mento naval /.../ Artillería pesada que desembarcarán en Zeebrugge el 6 y 7 de octubre.”

“Otras Brigadas navales embarcarán en Dover con destino a Dunkerke.”

“Fuerzas francesas: División territorial /.../ Artillería /.../ Brigada de Infantería de Marina, que desembarcarán en Ostende entre el 6 y el 9 de octubre.”<sup>32</sup>

La llegada de las tropas de refuerzo comenzó a concretarse y el 4 de octubre los soldados, marinos y cañones británicos enviados ya estaban combatiendo. Dos brigadas navales llegaron a Dunkerke la noche de ese día y se dirigieron por tierra a Amberes con la misión de arribar veinticuatro horas después y en forma coordinada desplegarse con el ejército belga. El resto de las fuerzas desembarcaron en Ostende y Zeebrugge, según lo previsto, en la mañana del 6 de octubre mientras las divisiones francesas embarcaban en el Havre para desplazarse por mar hacia el Norte y 8000 infantes de marina británicos estaban en camino para Dunkerke. Mientras tanto, una parte de las tropas de la FEB a órdenes del Mariscal French se desplazaba en marcha nocturna desde el río Aisne para atacar a la extrema derecha alemana en Lille y atraer a las fuerzas que asediaban Amberes. Dice Churchill, al respecto, permitiéndonos inferir una vez más que la necesidad provocada por los acontecimientos impuso el accionar conjunto y combinado de los medios:

“Las **tropas de tierra y mar** estaban en marcha para socorrer a la plaza. Todas las personalidades y energías **estaban orientadas en la misma dirección y trabajaban para el mismo objetivo**; Francia, Inglaterra, el Almirantazgo, [la] War Office [del Ejército], el Gobierno y los mandos belgas seguían la misma directriz.”<sup>33</sup>

Todo ello con la cobertura de los aviones y zeppelines que intentaban controlar el espacio aéreo y proporcionar información, mientras otros bombardeaban el aeropuerto de Düsseldorf y la estación de ferrocarril de Colonia con el fin de que los alemanes distrajeran sus fuerzas hacia otras direcciones.

Durante cinco días resistió la defensa hasta que los ejércitos alemanes iniciaron el asalto final a la ciudad de Amberes y los defensores comenzaron a retirarse. Del lado alemán también combatían las tropas de una División de Marina que fueron las primeras en entrar el 10 de octubre de 1914 cuando Amberes capituló, mientras el ejército iniciaba una nueva persecución de las fuerzas anglo-belgas en retirada hacia el Sur. A partir de ese momento, uno de los problemas para los alemanes en ese sector se centraría en tratar de retener los puertos sobre el Canal de la Mancha.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 196.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 200.

## b. La Batalla de Yser y la defensa de los puertos del Canal

Producidas la evacuación y retirada de Amberes se concentraron las tropas aliadas en la desembocadura del río Yser, mientras lo alemanes atacaban sin pausa. El 16 de octubre de 1914 el Secretario de Guerra británico telegrafió al Generalísimo francés diciéndole:

“Ahora que las operaciones se extendieron hasta la costa del mar del Norte, entre Ostende y las defensas avanzadas de Dunkerke, **sería importante para las dos marinas aliadas participar en esas operaciones, apoyando a nuestra ala izquierda y actuando con sus cañones de largo alcance sobre el ala derecha alemana. El comandante de las fuerzas navales debe actuar de acuerdo con el General Foch por intermedio del gobernador de Dunkerke.**”<sup>34</sup>

A la par de esta comunicación el Secretario de la Marina británica (o Primer Lord del Almirantazgo) envió el siguiente telegrama al Comandante de la FEB desplegada en Francia:

“Los monitores se han retrasado por el tiempo, pero estarán en posición a partir del amanecer del día 18 [de octubre]; mientras tanto, entre las cuatro y las cinco de la tarde del 17, tienen que haber llegado **al flanco del ejército aliado seis destructores** y, una hora más tarde, dos cruceros exploradores. **Se les ha ordenado se pongan en contacto con el Coronel Bridges en los muelles de Nieuport. Enviamos dos barcos de líneas armados con ocho piezas de 30,5 cm a la rada de Dunkerke para cubrir la fortaleza y sus zonas próximas costeras.**”<sup>35</sup>

Efectivamente, el 18 de octubre de 1914 llegaron los tres monitores que habían sido encargados originalmente por Brasil y cuya entrega, al momento de iniciarse la guerra, fue suspendida por el gobierno británico bautizándolos con los nombres de *Humber*, *Mersy* y *Severn*. Iban escoltados por cuatro destructores y cuando arribaron a Dunkerke iniciaron una serie de operaciones conjuntas en la costa de Bélgica, cubriendo el flanco del ejército y, a la vez, luchando contra los submarinos alemanes, tal como se había manifestado en los telegramas que se citaron más arriba.

Todo ello originó problemas no menores a la conducción aliada, ya que la Armada estaba preparada para operaciones puramente navales que implicaban, en sí mismas, un determinado consumo de munición y combustible, pero al ser integradas con las del ejército la consecuencia inmediata fue un gasto exponencialmente superior de ambos recursos al tener que bombardear las costas y las posiciones alemanas en forma casi ininterrumpida durante varios días. Era la primera vez que entraban en contacto, enfrentados, la Marina británica y el Ejército germano.

<sup>34</sup> CHURCHILL, W. S. *Op. Cit.*, p. 204.

<sup>35</sup> *Ibidem*.



36

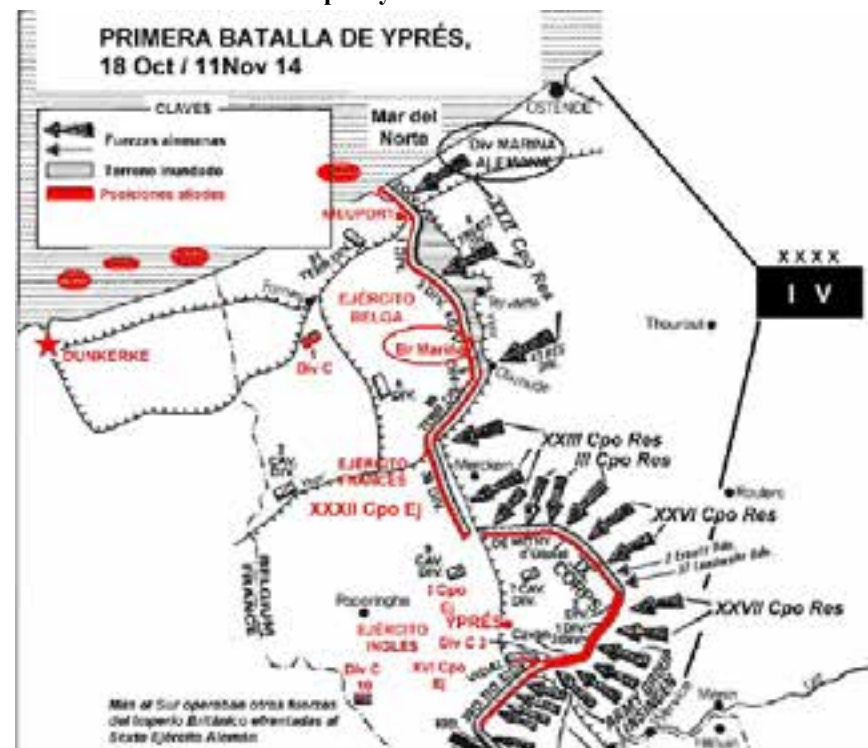
Por su parte, los mandos alemanes organizaron un ataque sobre las fuerzas aliadas buscando una ruptura total de las defensas, para lo cual emplearon todas sus fuerzas, incluidas las de reemplazos, dejando a su División de Marina frente a Nieuport. El 30 de octubre de 1914 se lanzó la ofensiva. Se estaba desarrollando la batalla de Yser, una de las más sangrientas de toda la Gran Guerra y que terminó poco menos de un mes más tarde.

Poco a poco, la maquinaria de guerra de Guillermo II fue avanzando hasta ocupar Zeebrugge, Ostende y más al Sur siguiendo la orilla del Canal. Se había instalado en la Marina Real británica la idea de que los submarinos alemanes venían por todos los puertos de la costa franco-belga, que la Armada alemana no estaba tan atemorizada o adormecida como indicaban las apreciaciones hasta ese momento porque, sumado a lo que estaba sucediendo en Europa, la escuadra del Almirante Spee se había encontrado a principios de octubre con la de Cradock frente a las Islas Coronel, Juan Fernández y Más Afuera<sup>37</sup>, en aguas chilenas, y la había derrotado evadiéndose hacia el Sur para luego poner proa hacia las Malvinas donde esperaba el viejo *Canopus* junto a otros buques ingleses. En ese estado de cosas la osadía y el entusiasmo casi romántico de los primeros días de combate fue transformándose paulatinamente en cautela...

36 BANKS, A. *Op. Cit.*, p. 68.

37 Nota del autor: actualmente, Isla Alejandro Selkirk.

### c. La Primera Batalla de Ypres y la defensa de los Puertos del Canal



38

Casi en simultáneo con la batalla del río Yser, y con el objetivo de cerrar el espacio a los alemanes en su contraofensiva de octubre de 1914, los aliados se posicionaron en la línea general Nieuport – Ypres – Armentieres - La Bassè para defenderse. La acción principal que se destacó de esa maniobra fue conocida como la Primera Batalla de Ypres, ciudad desde la cual podía accederse al Canal de la Mancha por Nieuport remontando el río Yser, que llegaba hasta ella ya canalizado artificialmente, y como nodo ferroviario que era podía llegarse desde allí por tren hasta Dunkerke, Calais y Boulogne, entre otros puertos.

La defensa sostenida que llevaron a cabo los aliados frente a la ofensiva incesante de los alemanes produjo, finalmente, que se formara una saliente que, lejos de favorecer a la maniobra defensiva de detención prevista, provocó la posibilidad de que las fuerzas germanas atacaran también desde los flancos con

38 BANKS, A. *Op. Cit.*, p. 83.

tal proyección de fuerzas se habían formado. Yprés se convirtió en un ícono de la historia de la Primera Guerra Mundial por muchas razones: se libraron en y por ella y sus alrededores tres sangrientas batallas entre 1914 y 1918 en las que se produjeron alrededor de un millón de bajas considerando las de uno y otro bando; la magnífica catedral de Saint Martin construida en el Medioevo (1230-1370) fue bombardeada y prácticamente destruida por los proyectiles alemanes; fue la ciudad donde

el 22 de abril de 1915 se lanzaron por primera vez en el Frente Occidental los gases vesicantes y venenosos como arma de guerra (a principios de 1915 ya se habían lanzado en Bolimow, Polonia,



Frente Oriental); y jamás fue ocupada por los alemanes, considerándose la el símbolo de la determinación y el sacrificio de los aliados. Durante la 1ra batalla de Yprés se enfrentaron fuerzas conjuntas de uno y otro bando.

Como lo muestra la infografía sobre la batalla, ambos adversarios tenían tropas de la Marina integradas a las de tierra, y en el caso de los alemanes, el grueso de estas en el orden de una División naval atacaba en el flanco del Ejército, desde Ostende hacia Nieuport, cubriendo las costas del Canal de la Mancha y soportando los bombardeos constantes de la Flotilla anglo-francesa de mar que, a su vez, era el objetivo de los submarinos alemanes que zarpaban de Heligoland.

Del lado aliado, además de los buques y submarinos, operaba junto al ejército belga, al Norte de Yprés, donde se había desbordado intencionalmente el canal inferior del río Yser, una Brigada de la Marina Real británica que había sido agregada, como vimos anteriormente, para la defensa de Dunkerke.

## A Modo de Conclusión Parcial

Hasta aquí hemos indagado sobre algunos de los hechos de combate e ideas particulares a partir de los cuales puede inferirse que el empleo conjunto de las fuerzas militares durante la Primera Guerra Mundial no fue un aspecto desconocido ni ignorado por los centros de planeamiento y decisión. Si bien en 1914 no existía un desarrollo teórico y analítico de las posibilidades que ofrecía la interoperabilidad de los instrumentos militares, las necesidades emanadas de los intereses políticos y transformadas en objetivos estratégicos condujo a los líderes de entonces a considerar la idea de que el alineamiento de los esfuerzos y la racionalización de los medios podían llegar a producir algunos efectos ulteriores de mayor trascendencia y perdurabilidad para lograr una firme y definitiva victoria como máxima finalidad

buscada o, dicho en términos más calusewitzianos, el aniquilamiento de los adversarios, su incapacidad para reaccionar empleando las armas.

El estudio sobre los intereses sectoriales de cada Fuerza no es motivo ni interés de esta investigación; no obstante, tal aspecto es factible de ser inferido a partir de los textos de los documentos de la época y del desarrollo de los acontecimientos; de la misma forma que lo son los efectos negativos que produjeron tales intereses parciales disfrazados con ciertos argumentos referidos a una autonomía necesaria en virtud de la particularidad del empleo de los medios terrestres, navales y aéreos. Aun en los momentos más complicados de la guerra muchos de los responsables de los instrumentos militares existentes ejercieron algún celo injustificable por su Fuerza de origen en detrimento de los objetivos que, necesariamente, debían ser perseguidos como una exigencia común; algunos de ellos, inicialmente, pretendieron para sí y para su pares la mejor parte de los hechos de guerra dejando en evidencia, una vez más para la Historia, algunos desatinos propios de la condición humana aunque inadmisibles en quienes conducían cualquier elemento de combate o integraban algún centro de decisión durante la Gran Guerra.

Estas desinteligencias también las detectaremos en la segunda parte de esta investigación que se publicará en el siguiente número de *La Revista*. Tal vez, la más reconocida evidencia de ello sean las Campañas de los Dardanelos y Galípoli, así como también, en sentido contrario, podremos ver una serie de aciertos cuando analicemos la intervención de la Flotilla Austro-Húngara del Danubio en forma coordinada y conjunta con los ejércitos germano-austríacos.

Lo importante de todo lo analizado radica en que desde la *macro* Historia Militar, lejos de interpretarla como *Magistra Vitae*, nos llega un mensaje claro y plétórico de sentido común: la acción conjunta de las Fuerzas no fue en la Primera Guerra Mundial el resultado de una elección basada en acuerdos o convenios ni en teorías previamente diseñadas, sino un producto de la alerta que recibieron los líderes de entonces. ¿Cuál alerta? Aquella que les dio la propia realidad respecto de que el ambiente operacional durante una guerra clásica y convencional como aquella sólo podía ser controlado y aprovechado en la medida que en la mente de los actores existiera el convencimiento sobre las ventajas del empleo conjunto de los medios militares, como así también sobre las graves consecuencias que producía el hecho de negarse a ello basándose en unas rígidas tradiciones o en ampulosos como falsos argumentos sólo fundamentados en el celo exagerado por mantener un porcentaje idéntico de incumbencia en las operaciones con la finalidad de acceder o de mantener el control total o mayoritario de los recursos, antes que en un equilibrio racional respecto de la participación de cada Fuerza y según el grado de intervención de cada una de ellas en la guerra que, comenzada a fines de julio de 1914 en forma local, se expandía geométricamente hora tras hora.

Por todo ello, no fueron menores las controversias en las que se vieron involucrados los conductores estratégicos al momento de tener que congeniar conceptos

y experiencias sobre cómo dirigir una guerra incluyendo operaciones conjuntas y combinadas; controversias cuya profundización fue, en muchas ocasiones, el factor determinante del fracaso operativo y de los consecuentes desastres tácticos durante todo el conflicto. Si todo esto hubiese quedado tan sólo en el ámbito de la enunciación teórica nuestra crítica llegaría casi con exclusividad hasta el límite de las diferencias intelectuales, pero no fue así; lo cierto es que a raíz de tales divergencias conceptuales sobre el empleo conjunto y eficaz de los medios militares, a raíz de aquellos celos injustificados por ganar el mejor posicionamiento, surgió una nueva razón para que el final de la Gran Guerra se prorrogara por años dejando en evidencia durante su transcurso que el *homo sapiens* había descendido unos cuantos escalones en su carrera evolutiva al darle rienda suelta al primitivo instinto de la violencia.

## Bibliografía

- ARCHIVO DE ESTADO ALEMÁN. *La guerra mundial de 1914 a 1918*. Tomos I y II. Biblioteca del Oficial – Talleres Gráficos de Luis Bernard, Buenos Aires, 1927.
- BANKS, Arthur. *A Military Atlas of the First World War*. Bramsley (England), Pen and Sword Books Ltd, 2001.
- BASTICO, Héctor, General. *La evolución del arte de la Guerra. La guerra en el siglo XX*. Tomo II. Círculo Militar, Buenos Aires, 1932.
- BEKESI, Bela, Coronel del Ejército Austro-húngaro. *Enseñanzas militares, tácticas y técnicas de la guerra mundial. (Cinco años con el ejército austro-húngaro en la guerra)*. En Revista Militar Nro 242, Círculo Militar, Buenos Aires, marzo de 1921.
- BELLOC, Hilaire:
- *Campañas militares europeas en el Oeste y en el Este*. En diario “La Prensa”, Buenos Aires, viernes 12 de febrero de 1915.
- *Lo que nos enseña la guerra*. En diario “La Prensa”, Buenos Aires, miércoles 4 de enero de 1915.
- BERMEJO, Capitán. *Observación, medios de comunicación, teléfonos, señales, agentes de enlace, orientadores y exploradores, reconocimiento de posiciones*. En Revista Militar Nro 265, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, febrero de 1915, p. 108.
- BETHMANN HOLLWEG von, Theobald. *Reflections on the World war. Part I*. Thornton Butterworth, Ltd., London, 1920.
- CHURCHILL, Winston S. *La crisis mundial, 1911-1918*. Barcelona, José Janés Ed., 1944.
- EJÉRCITO FRANCÉS. *Instrucción sobre el enlace para las tropas de todas las armas*. Círculo Militar, Buenos Aires, 1924.
- FALKENHAYN, Erich von. *El Comando Supremo del Ejército Alemán (1914-1916) y sus decisiones esenciales*. Buenos Aires, Biblioteca del Oficial, 1920.
- FOCH, Ferdinand, Mariscal. *La conducción de la guerra. La maniobra para la batalla*. Círculo Militar, Buenos Aires, 1934.
- FOCH, Ferdinand, Mariscal. *Memorias para servir a la historia de la guerra de 1914-1918*. Tomo II. Círculo Militar – Taller Gráfico de Luis Bernard, Buenos Aires, 1940.
- GILBERT, Martin. *Atlas de la primera Guerra Mundial*. Madrid, Ediciones Akal, 2003.
- GOUBAT, Raúl (Capitán). *Utilidad de la aviación en la guerra. Su importancia en la exploración y en la ofensiva*. En Revista Militar Nro 289, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, febrero de 1917, p. 84.
- GRAND QUARTIER GENERAL FRANÇAIS. *Recueil de documents militaires allemands de la Grande Guerre, 1914-1918*. Librairie Chapelot, París, 1919.
- GRÖENER, Guillermo. *El testamento del Conde Schlieffen*. Buenos Aires, Biblioteca del Oficial – Talleres Gráficos de Luis Bernard, 1928.
- GUILLERMO II, Emperador de Alemania. *The Kaiser's memoirs*. Harpers & Brothers publishers, New York and London, 1922.
- HASTING, Max. *1914. El año de la catástrofe*. Buenos Aires, Editorial Crítica, 2014.
- HINDENBURG, Paul von Mariscal. *Out of my life*. (Volúmenes I y II). Harper & Brothers Publishers, New York and London, 1921.
- Horne, Charles (ed.). *Source Records of the Great War, Vol. III*. London, National Alumni, 1923.
- KLUCK, Alexander. *The march on Paris. The memoirs of Alexander von Kluck, 1914*. Bamsley (England), Frontline Books, 2012.
- LUDENDORFF, Erich. *Mis recuerdos de guerra, 1914-1918*. Barcelona, Industrias gráficas Seix & Barral Herms., S.A., 1920.
- LUDENDORFF, Erich, General. *The General Staff and its problems*. (Volumen I y II) E. P. Dutton and Company, New York, 1920.
- MINISTERIO DE GUERRA DE FRANCIA. *Instrucción provisional sobre el*



*empleo táctico de las grandes unidades – 1922*. Círculo Militar – Taller Gráfico de Luis Bernard, Buenos Aires, 1924.

- MINISTERIO DE GUERRA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. *Revista Militar Nro 264, 265, 272 y 273*. Buenos Aires, 1915.
- MIQUEL, Teniente Coronel. *Enseñanzas estratégicas y tácticas de la guerra de 1914-1918*. Círculo Militar, Buenos Aires, 1928.
- MOLTKE, Helmuth von Coronel General. *Memoires, lettres et documents*. París, Payot, 1933.
- MOOREHEAD, Alan. *Gallipoli*. Barcelona, Inédita Ediciones, 2010.
- PAYRÓ, Roberto. *Corresponsal de Guerra. Cartas, diarios, relatos (1907-1922)*. Buenos Aires, Byblos, 2009.
- PERTINÉ, Basilio Teniente Coronel. *Algunos acontecimientos de la Gran Guerra, 1914-1918, Tomo I*. Buenos Aires, Talleres gráficos de G. Pesce, 1919.
- REGLAMENTO ALEMÁN. *Conducción y combate de las armas combinadas-1923*. Círculo Militar, Buenos Aires, 1924.
- SCHLIEFFEN, Alfred von, Mariscal. *Cannas*. Buenos Aires, Círculo Militar, 1930.
- SOLÁ, Ricardo. *Cooperación del aeroplano en el reglaje del tiro de Artillería*. En Revista Militar Nro 268, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, mayo de 1915, pp. 329 a 340.
- STEINBERG, John. *All the Tsar's men: Russia's General Staff and the fate of the Empire, 1898—1914*. “Woodrow Wilson” Center Press, Washington, D.C. - Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2010.
- STRACHAN, Hew. *La Primera Guerra Mundial*. Barcelona, Editorial Crítica, 2003.
- VAN CREVELD, Martin. *Los abastecimientos de la guerra*. Madrid, Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército, 1985.
- VOLKMAN, Erik O. *Historia de la Conflagración Mundial, 1914-1918. Relación sucinta a base de fuentes oficiales del Archivo Imperial*. Berlín-Buenos Aires, Editora Internacional, 1922.
- VON TIRPITZ, Alfred. *My memoirs*. London, Hurst & Blackett, 1919.

## Sitios de Internet Consultados

- <http://news.bbc.co.uk>

- <http://www.firstworldwar.com>
- <http://www.military.com/history>
- <http://www.gwpda.org>
- <http://greatwar.nl>
- <http://www.stoletie.ru>
- <http://www.oldmagazinearticles.com>

## Currículum Vitae del Cnl VGM Luis Esteban Dalla Fontana



El Coronel de Infantería Luis Esteban Dalla Fontana es Veterano de la Guerra de Malvinas, en la que combatió formando parte del RI 25.

Es Licenciado en Ciencias de la Educación, Especialista en Personal, Magíster en Historia de la Guerra e Investigador Acreditado por el Ministerio de Educación de la Nación. Fue Jefe del Curso de Logística de Recursos Humanos, Jefe del Departamento Carreras de Grado y Posgrado, y Profesor en la Escuela Superior de Guerra. Actualmente se desempeña como

Secretario Académico de ese Instituto.