

La primera batalla de Gran Bretaña

La respuesta británica al bombardeo estratégico alemán durante la Primera Guerra Mundial

CHRISTOPHER WARREN

El 14 de junio de 1917, en una carta dirigida al editor del periódico basado en Londres, *The Times*, el lector expresó su ira ante el último bombardeo de la ciudad por los alemanes. En lo que indudablemente fue una opinión compartida por muchos residentes, él escribió que ahora era el momento para una represalia en contra de los alemanes. Gran Bretaña “debe ser implacable y atacar sin misericordia” exigió. El escritor hizo un llamado a las autoridades británicas para que defendieran a las mujeres y niños de Londres en contra de la brutalidad inhumana de Alemania. “¿Acaso han visto” escribió, “el cuerpo de un niño en la carretera con su cabeza cortada cerca de una mujer sin piernas? ¡Otras madres, también, con sus bebés muertos en sus brazos sin vida!”. El comentarista angustiado condenó lo que percibió inacción por parte del gobierno británico y exigió retribución por el bombardeo alemán de civiles que “ha justificado cada invento infernal que la mente de un hombre puede concebir”.¹

La emoción con la que el escritor expresó su indignación se puede comprender. La Primera Guerra Mundial introdujo no tan solo armas de destrucción en masa tales como el gas venenoso, sino que por primera vez en la historia documentada, ciudades, industrias y civiles cientos de millas de las líneas del frente podían ser atacados. La muerte podía llover del cielo con poco o ningún aviso. Los residentes de Londres fueron los más afectados por la campaña alemana de bombardeo estratégico, aunque otras áreas de Inglaterra también fueron sometidas a los ataques aéreos.

Protegidos por siglos por la Armada Real y las defensas naturales del Canal Inglés y el Mar del Norte, los intentos alemanes de atacar a los británicos en el frente local ocasionó pánico e indignación entre las masas. Los políticos y el público presionaron a los líderes militares a que usaran aeronaves británicas para atacar las industrias y ciudades alemanas en venganza al bombardeo de Gran Bretaña. Algunos líderes gubernamentales y militares alegaron que un bombardeo estratégico a los blancos industriales alemanes abreviaría la guerra demorando o deteniendo los abastos que las Potencias Centrales necesitaban. Atacar las industrias, alegaron, restringiría las operaciones aéreas alemanas, protegiendo así a los civiles ingleses, y desviando los recursos necesarios para defender a Alemania y alejados del frente occidental.

Sin embargo, dañar la máquina de guerra alemana no fue el único motivo por el que los líderes británicos comenzaron a abogar por una campaña de bombardeo estratégico en contra de los alemanes. Desde casi el advenimiento del bombardeo aéreo los estrategas comenzaron a desarrollar teorías de que esta nueva forma de librar la guerra podría afectar directamente la población civil de un país al afectar su estado de ánimo y disminuir su voluntad para luchar. Según algunos creían, someter a una población civil a una ansiedad constante y al temor del bombardeo, causaría pánico y caos en el país y por ende obligaría a los líderes políticos a pedir la paz o enfrentar la devastación constante de la población. A lo largo de la guerra, para todos los lados, el estado de ánimo de los ciudadanos desempeñó un papel cada vez más importante en las operaciones aéreas. El estado de ánimo británico en particular fue influenciado en gran medida por esta forma nueva de la guerra. Al fin y al cabo, Gran Bretaña estaba entre los primeros países en experimentar los efectos devastadores del bombardeo aéreo a sus pueblos, aldeas y ciudad

más importante. En respuesta, el alto mando británico llevó a cabo su propia campaña estratégica de bombardeo ofensivo. De una necesidad militar que se podía discutir, esta campaña fue principalmente en respuesta al pedido del pueblo británico de ataques de represalias contra las ciudades alemanas en venganza a los ataques aéreos contra Inglaterra.

El temor a un bombardeo aéreo

“La ofensiva aérea estratégica es un medio de ataque directo en contra de un estado enemigo con el propósito de privarlo de sus medios o la voluntad de continuar la guerra”.² Esta definición del bombardeo estratégico, aportada por el Señor Charles Webster y Noble Frankland escribiendo acerca de la Segunda Guerra Mundial es también indudablemente correspondiente a la Gran Guerra. La privación de los medios, es decir, materiales y abastos de guerra, y la voluntad, es decir, específicamente atacar a civiles en un intento de dañar el estado de ánimo del pueblo, fue legitimado durante la Primera guerra Mundial. Aunque las Guerras Napoleónicas a menudo son mencionadas como el primer ejemplo de la “guerra total”,³ la Gran Guerra de 1914-1918 fue verdaderamente la primera guerra donde los civiles a cientos de millas de los ejércitos en guerra fueron atacados.

En 1914, los bombardeos estratégicos de ciudades y civiles por medios aéreos no era un concepto nuevo. Comenzando con los experimentos Montgolfièr con los vuelos tripulados en 1783, la posibilidad de utilizar globos y eventualmente máquinas más pesadas que el aire para uso militar fue prevista. Utilizados inicialmente como puestos de observación y observadores de artillería, la idea de emplear aeronaves y aviones ofensivamente pronto encontró entusiastas. Sin embargo, no fue sino hasta el advenimiento del motor de combustión interna que el potencial del bombardeo desde una plataforma controlada se convirtió en realidad. En una carta en 1893 al jefe de estado mayor del Ejército Alemán, el Conde Ferdinand von Zeppelin, creador de la aeronave rígida que llevar su nombre y el teórico sobre el bombardeo estratégico, escribió que su máquina podía desempeñar no tan sólo las misiones de observación y transporte, sino también “bombardear las fortificaciones del enemigo y las formaciones de tropas con proyectiles”.⁴

En la literatura popular y la ciencia ficción, la inevitabilidad de aeronaves navegando sobre ciudades y dominando la guerra futura era un tema popular para fines del siglo diecinueve. Julio Verne, que no desconocía la ficción profética, escribió en su cuento en 1887, *Clipper in the Clouds* (Clipper en las nubes) acerca de una batalla aérea entre dos aeronaves ligeramente similares a dos dirigibles alemanes de la Primera Guerra Mundial.⁵ Sin embargo, fue H.G. Wells quien imaginó el bombardeo estratégico de los centros de la población en el futuro. En su novela de 1908, *The War in the Air* (La guerra en el aire), Wells describió una escena en la cual una flota de aeronaves alemanas bombardeaban la ciudad de Nueva York, inquietantemente prediciendo el temor y terror que el pueblo en Londres y París sintieron durante la Gran Guerra.⁶ Tal como el historiador Lee Kennett argumentó, tan profundo y convincente era este tipo de literatura futurista a finales del siglo, que cuando finalmente aparecieron aeronaves y aviones confiables en masa “a menudo se esperaba que lograran cosas extravagantes e imposibles”. Durante la guerra, los dirigibles y las aeronaves eran considerados como una extensión de adelantos científicos parecidos a otras innovaciones tales como los submarinos, ametralladoras, tanques y gas venenoso.⁷

Tan profundas fueron las preocupaciones sobre la posibilidad de un bombardeo aéreo, inclusive antes de que la tecnología para lograr esa tarea estuviese casi lista, que los políticos en Europa y Estados Unidos intentaron regular la guerra aérea. La Convención de la Haya de 1899, propuesta por el Zar Ruso Nicolás II en un intento de regular los armamentos y la guerra, aprobó una resolución “acordando prohibir, por un periodo de cinco años, el lanzamiento de explosivos y proyectiles desde globos, o por cualesquier métodos nuevos de naturaleza similar”.⁸

Durante la segunda Convención de la Haya en 1907, la tecnología del vuelo había cambiado la posibilidad y aumentado el peligro de la destrucción desde el aire. En 1903, Wilbur y Orville

Wright habían probado que el vuelo controlado, propulsado y más pesado que el aire era posible con su vuelo en Kitty Hawk, Carolina del Norte. Para la segunda convención muchas naciones habían expresado interés en las capacidades militares de la aviación, aunque curiosamente Estados Unidos al principio estaba poco entusiasmado con la idea. Presagiando el bombardeo aéreo como un medio de “guerra total”, en la Convención de la Haya de 1907 se trató prohibir el bombardeo estratégico de ciudades y poblaciones indefensas.

En vista de que muchos en la conferencia de 1907 creían que sería más fácil restringir el bombardeo a blancos militares en lugar de prohibirlo del todo, los acuerdos de la Haya con respecto a la guerra terrestre fueron extendidos a abarcar el bombardeo aéreo también. Ya que los bombardeos de ciudades indefensas con artillería tradicional ya estaban prohibidos bajo el artículo 25 de la Convención sobre la Guerra Terrestre, los participantes en la conferencia sencillamente cambiaron el artículo a que rezara “el ataque o bombardeo, *por cualquier medio*, de pueblos, aldeas, viviendas o edificios indefensos está prohibido”.⁹ La inserción de “por cualquier medio” en el artículo fue un intento de extender la prohibición para incluir el bombardeo aéreo.

A pesar de sus intenciones, el texto del artículo era muy impreciso para ser eficaz y dejó muchas preguntas sin responder. Por ejemplo, ¿cuál era la definición una ciudad indefensa? ¿Acaso eso significa que los miembros militares no estaban dentro de los límites de la ciudad o solamente la ausencia de soldados con la tarea específica de proteger contra una invasión o bombardeo? ¿Cómo puede un agresor notar la diferencia? ¿Debe una ciudad sin defensas tradicionales, pero que aloja un arsenal, un almacén militar o una fábrica de armas realmente, considerarse “indefensa”? Estas cuestiones y muchas otras tornaron el tratado en algo inservible y fueron mencionadas de manera rutinaria como justificación para un bombardeo estratégico de ciudades con la Primera Guerra Mundial comenzó.

Aunque el bombardeo aéreo táctico en apoyo a las operaciones de combate fue empleado desde el 1911 cuando los aeroplanos italianos lanzaron las primeras bombas en combate sobre las fuerzas turcas en Libia, 1914 presenció el primer uso estratégico de aviones bombarderos para “atacar los cimientos de los esfuerzos bélicos del enemigo—la producción de material de guerra, la economía en general y el estado de ánimo de la población civil”.¹⁰ Pocos días después del inicio de la Primera Guerra Mundial, los pilotos alemanes lanzaron unas cuantas bombas pequeñas sobre París en agosto de 1914. En octubre de ese año, los británicos lograron el primer éxito estratégico importante cuando una aeronave destruyó un zepelín en su hangar en Dusseldorf, Alemania. En diciembre de 1914, los alemanes estaban lanzando bombas directamente sobre Inglaterra.¹¹

Percepción versus realidad

Un defecto en la definición del bombardeo estratégico fue la suposición que los aviones y los pilotos era capaces de atacar blancos estratégicos con precisión. En realidad los planificadores militares se percataron poco después de haber empezado la guerra que la tecnología aeronáutica y de armamento actual, las defensas antiaéreas y el clima afectaban tanto el rendimiento de la aeronave y del piloto que en realidad atacar el blanco pretendido era casi imposible y tenía que ver más con suerte que destreza. De hecho, no fue sino hasta la integración del visor de bombardeo *Norden* en la Segunda Guerra Mundial que las tripulaciones de los bombarderos contaban con una expectativa razonable (si acaso exagerada) del éxito de localizar blancos.¹²

Con tan pocas oportunidades de éxito en la destrucción del material de guerra alemán, un resultado que rápidamente fue obvio durante la guerra, ¿por qué el gobierno británico gastó recursos valiosos y personal en el bombardeo estratégico? ¿Por qué fueron las aeronaves desviadas de las misiones más críticas de apoyo terrestre, observador de artillería y a lo largo del frente occidental para misiones de bombardeo especulativas y ampliamente fracasadas en territorio

enemigo? La respuesta radica más con la influencia del pueblo británico, presión política e inclusive psicología que con la necesidad militar.

Sigmund Freud, creía en un tipo de psicología colectiva que podría superar el pensamiento lógico individual. Al inicio de la guerra Freud, un residente en Viena del Imperio Austro-Húngaro, ya había establecido una reputación internacional como el fundador del psicoanálisis. Freud era de la opinión que aunque los humanos obviamente tenían la capacidad para el pensamiento lógico, la mente subconsciente era bombardeada constantemente con pasiones y deseos en conflicto con el comportamiento civilizado. Estos deseos y pasiones subconscientes constantemente presionaban los instintos más lógicas para reprimirlos, y eventualmente propagarse de individuos a comunidades enteras. Durante la guerra, Freud alegó que “la distinción entre los sectores civiles y militares de la población” ahora eran ignorados y los pueblos estaban desilusionados porque “la brutalidad mostrada por individuos (y colectivamente por los estados)...uno nunca hubiese pensado ser capaz de dicho comportamiento”.¹³ En un artículo en 1915, Freud escribió que la guerra le permitía al pueblo y al estado ignorar todas las restricciones, tratados internacionales y defender la acción militar que sería aborrecible en tiempo de paz.

Gustave Le Bon, otro líder intelectual del momento, quién escribió acerca de la psicología colectiva y la Gran Guerra, estaba de acuerdo con Freud. Le Bon, un francés muy conocido por su estudio de la psicología multitudinaria, sostuvo que la mente colectiva de la muchedumbre puede subordinar la voluntad de un individuo. En particular, él escribió en 1916, que la guerra tenía un efecto psicológico tanto en el comportamiento individual como en el colectivo. La guerra, sostuvo Le Bon, puede crear una voluntad colectiva, nacional que es más poderosa que los deseos y necesidades de un individuo. Él sostuvo que la percepción, en lugar de los hechos, tenía una gran influencia en la psicología colectiva. Al escribir acerca del desarrollo de la opinión pública y la psicología colectiva durante la guerra él escribió que “indistintamente si la lucha se detiene o continua será decidido en gran parte por el desarrollo de la opinión pública en los diferentes países involucrados, ya que lo que las cosas realmente son es una cuestión menos importante de lo que uno piensa sobre ellas...”¹⁴

La psicología colectiva de la cual Freud y Le Bon hablaban está manifiestamente presente en el pueblo británico durante la guerra. Fue creada por la amenaza continua de los bombardeos de los alemanes. Los londinenses en particular estaban bajo un estrés constante y el temor de ser destruidos, primero por los dirigibles alemanes y eventualmente por aeronaves apareciendo en el cielo con poco o ningún aviso, de día o de noche. Las posibilidades reales de ser atacados por una bomba alemana eran pequeñas. No obstante, tan remotamente matemático como lo eran las posibilidades de morir en un ataque aéreo, el efecto en el estado de ánimo británico y las exigencias de represalias, eran significativas.

Desde el inicio de la guerra el alto mando alemán tenía planes de bombardear área continental de Inglaterra. Desde 1914, el Contraalmirante alemán, Paul Behcke, abogó por el bombardeo de civiles cuando le aconsejó al Almirante von Pohl, comandante en jefe de la Armada Imperial, que usara dirigibles de la Armada para atacar a Inglaterra para “ocasionar pánico y confusión entre sus ciudadanos”.¹⁵ El Mayor Wilhelm Siegert, comandante de una unidad de bombarderos alemanes, opinaba que el bombardeo estratégico de Londres provocaría una crisis en el gobierno británico y rápidamente terminó la guerra. Además, una vez que el Ejército Alemán invadió a Bélgica y Francia, la geografía se convirtió en su aliado. La milicia alemana rápidamente estableció campos aéreos de avanzada que le permitían a sus dirigibles y aeronaves de ala fija llegar fácilmente a Londres en misiones de bombardeo. En cambio las aeronaves británicas que volaban desde campos aéreos internos tenían dificultad en llegar a lo profundo del territorio alemán. En vista de esta falta de alcance, ninguna aeronave de los Aliados pudo bombardear con éxito la capital alemana de Berlín durante la guerra, aunque un piloto intrépido francés tuvo éxito en lanzar panfletos.¹⁶

Comienzan los bombardeos aéreos

Los primeros bombardeos desde zepelines tuvieron lugar en agosto de 1914 con ataques por separado a Amberes y Lieja, Bélgica. La milicia alemana quería comenzar inmediatamente una campaña de bombardeo estratégico en Londres. Al principio el Káiser rehusó autorizar los ataques a la ciudad, quizás preocupado con alienar a los países neutrales o lanzar municiones sobre sus primos de la realeza. Por un corto tiempo, ambos lados intentaron controlarse aún si la tecnología primitiva de selección de blancos hacía que el bombardeo de precisión fuese imposible. Eventualmente, ataques a civiles, perpetrados por los alemanes, británicos, franceses, italianos, austro-húngaros y estadounidenses ocurrirían sin restricción y atacarían intencionalmente al pueblo “inocente”.¹⁷

Los zepelines se utilizaron durante 1914 para atacar partes de Bélgica y Francia. Los Aliados participaron en bombardeos al igual que una serie de ataques en Alemania. El Real Servicio Aéreo Naval Británico despegó de Amberes el 22 de septiembre y el 8 de octubre y destruyó con éxito un zepelín alemán en su hangar de mantenimiento. El 4 de diciembre, aviones franceses atacaron Friburgo, Alemania, tratando de destruir la estación de ferrocarriles pero en cambio mató a civiles a causa de selecciones de blanco deficientes. El bombardeo de “inocentes” por parte de los franceses enfureció a muchos alemanes. El General Ernst Wilhelm von Hoeppner, comandante general del Servicio Aéreo Alemán durante la guerra, culpó a Francia de ser la “primer potencia en introducir los horrores de la guerra aérea a una comunidad pacífica”.¹⁸

En enero de 1915, en respuesta a otro ataque francés en Friburgo, Káiser Wilhelm autorizó ataques en porciones de Inglaterra, con la excepción de Londres. Para el mes de febrero, él consintió y permitió los ataques a Londres salvo palacios y zonas residenciales. Para julio, después de más ataques aéreos a ciudades alemanas, el Káiser accedió a los consejos de sus asesores militares y autorizó el bombardeo de cualquier objetivo legítimo militar en todo Londres. Conociendo la falta de precisión del bombardeo aéreo, esta decisión de Wilhelm fue una sanción de hecho de atacar a la población civil.¹⁹

El primer ataque a Inglaterra ocurrió el 19 de enero de 1915, y el primer ataque a Londres el 31 de mayo. Estos ataques de zepelines fueron muy diferentes a lo que había experimentado en guerras anteriores. Los civiles, lejos de la línea del frente, ahora podrían pasar a ser bajas de guerra con poco o ningún aviso. Una testigo inglesa, describiendo un ataque aéreo, anotó en su diario:

Me pregunté qué estaba sucediendo, y si la destrucción y el sufrimiento y la pérdida de vida estaban realmente ocurriendo tan cerca. Las cosas en el periódico siempre parecen tan lejos, pero solamente cuando uno ve y escucha por uno mismo, es que los horrores verdaderos de la guerra se tornan evidentes...el aire parecía estar vivo con sonidos horribles y raros, y hay algo aterrador en el pensamiento de que dos millas por encima de uno en el espacio ¡hay un enemigo implacable lanzando promiscuamente bombas incendiarias sobre cualquier cosa que le venga a la mano!²⁰

La ansiedad y el temor que la testigo describió no son sorprendentes. Gran parte de la literatura producida antes de la guerra, anticipaba el impacto devastador que el bombardeo aéreo tenía en el estado de ánimo del frente doméstico. Los ataques con zepelines continuaron durante los dos primeros años de la guerra hasta que defensas mejoradas tales como balas incendiarias y explosivas utilizadas por aviones británicos, le prendieron fuego a los globos llenos de hidrógeno. Además, la artillería antiaérea avanzada que utilizaba proyectiles explosivos y una red de comunicaciones más robusta para avisarles a los defensores de ataques aéreos causó grandes pérdidas a las operaciones aéreas alemanas.²¹

Aunque los bombardeos estratégicos con zepelines ocasionaron relativamente destrucciones materiales y pérdidas de vida mínimas, su apariencia le ocasionó al pueblo británico una ansiedad considerable.²² Horrorizados al ser atacados, los civiles y sus líderes políticos emplearon

lenguaje vengativo y exigieron ataques en represalia a las ciudades alemanas. Por primera vez desde los días de la Armada Española, la isla de Gran Bretaña era vulnerable al ataque. Los líderes reaccionaron con una variedad de planes para combatir la amenaza alemana. Algunas sugerencias fueron razonables, como la idea del Primer Señor del Almirantazgo Winston Churchill de llevar a cabo ataques preventivos en los hangares de zeppelin dentro de Alemania; mientras que otras ideas fueron más reaccionarias, tal como la propuesta del Primer Señor del Mar, el Barón Fisher, de llevar a cabo la captura de un civil alemán por cada ciudadano británico que muriese en los bombardeos llevados a cabo por los alemanes.²³

A medida que los ataques alemanes continuaron durante 1915 hasta inicios del 1916, la indignación del pueblo británico creció. Como mínimo, los ataques alemanes retrasaron la productividad de los trabajadores y ocasionaron mayor ausentismo. En ocasiones la reacción se tornó violenta a medida que las personas soltaban sus frustraciones atacando almacenes y hogares propiedad de alemanes. Sin embargo, esta respuesta por parte del pueblo británico no fue solamente una reacción contra el bombardeo alemán. Los británicos estaban expresando su sentido de ira y frustración cada vez mayor ante la aparente falta de defensas británicas en cuanto a los bombardeos alemanes. Tan grande fue la ira del pueblo y tan influyente fue esta presión que muchos líderes británicos, el Capitán B.H. Liddell Hart entre ellos, estaban preocupados que ahora el pueblo desempeñaba un papel cada vez más influyente en definir la estrategia militar. A medida que la presión aumentó, las autoridades en el gobierno británico se vieron obligadas a aplacar los llamados populares para la venganza.²⁴

Presionado para llevar a cabo su propia campaña de bombardeo, el Real Servicio Aéreo Naval tomó la delantera, intentando llevar a cabo una “ofensiva vigorosa” adentro de Alemania. La finalidad de esta ofensiva, según el director de los Servicios Aéreos del Almirantazgo Británico, fue “restablecer la iniciativa a los británicos, restringir las operaciones con zeppelin, desviar a las fuerzas alemanas del frente occidental y golpear el estado de ánimo alemán”. Este desvío de personal y recursos críticos para una campaña de bombardeo especulativa, sin embargo, no fue universalmente popular con los líderes británicos. Viendo la redistribución de aviones alejándose del frente occidental, Hugh Trenchard, comandante del Real Cuerpo de Vuelo (RFC, por sus siglas en inglés), “padre” de la Real Fuerza Aérea (RAF, por sus siglas en inglés), y luego un fuerte defensor de poder aéreo estratégico, catalogó la campaña de bombardeo estratégico como un “gran desperdicio”, manifestando que la observación era la misión principal de la aviación. El comandante terrestre británico en Francia llegó al extremo de argumentar que el bombardeo estratégico era “una interferencia muy seria con las Fuerzas Terrestres Británicas, y podría comprometer el éxito de mis operaciones”.²⁵

El bombardero es aprobado

A pesar de la oposición de los líderes militares, en 1917 se presenció un clamor público para llevar a cabo ataques de represalia adentro de Alemania. Esto se debió a causa de la introducción alemana de los primeros aviones de ala fija construidos específicamente para el bombardeo estratégico, el bombardero *Gotha* de doble motor. Aunque estos aviones tenían una capacidad más pequeña que los dirigibles para transportar bombas, múltiples *Gotha* llevaron a cabo misiones de bombardeo y ocasionaron daños sustanciales a la vez que aumentaban la ansiedad e ira del pueblo británico. El 25 de mayo de 1917, los primeros bombarderos *Gotha* fueron enviados a atacar Gran Bretaña matando a 95 personas e hiriendo a 195 más. Londres fue atacada el 13 de junio cuando catorce *Gotha* mataron a 162 personas e hiriendo a 432. El 7 de julio Londres fue atacada nuevamente, esta vez hubo 65 muertos y 245 heridos. Los bombarderos *Gotha* dañaron el estado de ánimo de los británicos. Si bien las defensas británicas contra los dirigibles fueron adecuadas a la larga, parecía no haber ninguna defensa contra los bombarderos de ala fija alemanas que atacaban a la luz del día. Una vez más, la milicia británica no pudo defender el

suelo patrio y estos ataques iniciaron una intensa campaña pública para ataques de represalia en Alemania.²⁶

La prensa tomó la delantera en hacer un llamado para llevar a cabo represalias. Artículos, editoriales y cartas al editor expresaron tanto indignación por los actos cometidos por los alemanes y orgullo ante la frialdad con la que los británicos se comportaron durante estos ataques.²⁷ Una edición del 15 de junio de 1917 del *The Daily Mail* incluyó fotografías de niños víctimas del bombardeo alemán y un “Mapa de Represalias” en la que se ilustraban las ciudades alemanas que debían atacarse como represalia.²⁸ En reuniones públicas se aprobaron resoluciones exigiendo que el gobierno británico llevase a cabo ataques de represalias en las ciudades alemanas. Cartas en muchos periódicos exigían el bombardeo aéreo de ciudades alemanas y se quejaban del paso lento de los ataques de represalia en respuesta a las atrocidades alemanas.²⁹ Las opiniones se endurecieron, con una reunión de ciudadanos pidiéndole al Rey Jorge V a que “ordenara a sus ministros inmediatamente para llevar a cabo ataques rigurosos y continuos en las ciudades alemanas en represalia a los asesinatos de civiles—hombres, mujeres e inclusive niños en sus salones de clase...”³⁰ La presión del pueblo funcionó y el gobierno fue obligado a implementar cambios significativos, inclusive aumentar el bombardeo estratégico en las ciudades alemanas.³¹

Fue durante el verano de 1917 que la milicia británica a regañadientes adoptó el bombardeo estratégico. Desde un punto de vista táctico, el bombardeo estratégico continuó siendo una distribución inadecuada de recursos, pero la presión estaba en una cúspide y ni los políticos ni los líderes militares podían ignorar las protestas del pueblo. Cuarenta escuadrones nuevos fueron destinados para ataques de represalia en las ciudades alemanas. Además, en contra de los consejos del comandante de la RFC, Hugh Trenchard, escuadrones de persecución con aviones más avanzados, tales como el famoso *Sopwith Camel*, fueron enviados del frente occidental para defender a Gran Bretaña en contra de los bombarderos alemanes.³²

El dilema ético de atacar las ciudades alemanas no pasó desapercibido a los líderes militares. Trenchard, quien después de la guerra estableció el bombardeo estratégico como la misión fundamental de la RAF, inicialmente se resistió a bombardear civiles.³³ En testimonio ante una sesión especial del gabinete británico en respuesta a los ataques de los *Gotha*, Trenchard expresó su inquietud acerca de las consecuencias de iniciar una campaña generalizada en las ciudades alemanas cuando expresó lo siguiente:

Represalias contra ciudades abiertas, aunque estemos obligados a adoptarlas, son repugnantes a las ideas británicas. Hacerlo será peor que inútil, a menos que estemos decididos que, una vez sean adoptadas, se llevarán a cabo hasta el final. El enemigo seguramente responderá del mismo modo y a menos que estemos resueltos y preparados para hacerlo mejor que los alemanes, indistintamente de lo que hagan y si su reacción es en el aire o en contra de prisioneros o de lo contrario, sería infinitamente más sabio no intentar represalias en lo absoluto.³⁴

Trenchard especuló que el verdadero motivo por el cual los líderes gubernamentales estaban clamando por ataques a las ciudades alemanas era para “darle a los periódicos motivos para decir cuán maravillosos somos, aunque realmente no le afecta al enemigo tanto como le afecta a nuestro propio pueblo”.³⁵ A pesar de lo preocupado que estaba Trenchard, el pueblo británico exigió que se aumentaran los ataques a las ciudades alemanas y le competía a los británicos encargados de tomar decisiones encontrar la justificación moral para llevar a cabo una campaña realzada de bombardeo en Alemania.

El bombardeo aéreo no era nada nuevo para los pilotos británicos. Inclusive en los primeros años de la guerra, las instalaciones militares e industriales fueron atacadas. A causa del estado primitivo de la localización de blancos aérea, alemanes civiles murieron y fueron heridos pero los británicos creían que su intención de evitar las bajas de civiles justificaba moralmente su campaña de bombardeo. Sin embargo, a causa de la presión cada vez mayor en todo el país por parte del pueblo, los líderes británicos “le sacaron provecho a las prohibiciones éticas y legales sobre

el bombardeo de ciudades y aldeas como legítimos actos de represalia” y autorizaron ataques de represalia en las ciudades y aldeas específicamente para dañar el estado de ánimo alemán.³⁶ La justificación del “legítimo acto de represalia” también fue utilizando por los alemanes y por lo tanto cada lado podía alegar que estaba acatando la letra de los tratados antes de la guerra y las prohibiciones contra el bombardeo aéreo en ciudades abiertas mientras que al mismo tiempo estaban atacando intencionalmente a civiles.

El bombardeo estratégico por Alemania, Gran Bretaña y Francia continuó durante la guerra. En un final los alemanes comenzaron a llevar a cabo bombardeos nocturnos utilizando municiones incendiarias e introdujeron un bombardero aún más grande, el *Riesenflugzeug Giant* de cuatro motores, comparable en envergadura de ala a un *Boeing B-29 Superfortress* de la era de la Segunda Guerra Mundial.³⁷ Con el tiempo, los adelantos británicos en aviones de persecución, artillería antiaérea, comunicaciones y tácticas obligaron a la milicia alemana ponerle fin a sus ataques en Londres y enfocarse en París.³⁸ A pesar de la insistencia que Alemania colocó en llevar la guerra directamente a Inglaterra, los resultados materiales fueron insignificantes en comparación con la tragedia en el frente occidental. Para fines de la guerra, la campaña aérea alemana en contra de Gran Bretaña, principalmente llevado a cabo por zepelines y bombarderos *Gotha* y *Giant*, había lanzado aproximadamente 300 toneladas de bombas, matado a 1.400 civiles, herido entre 3.400 a 4.800 y ocasionado un poco más de US\$15 millones en daños. Analizando la ineficacia del bombardeo aéreo en la Primera Guerra Mundial, el historiador Lee Kennett criticó que el número de británicos muertos y heridos durante toda la guerra “eran los tipos de totales que uno encontraría reportados para un día ‘calmado’ en el frente occidental”. Por su parte, durante la campaña de bombardeo británico murieron 750 alemanes, unos 1.300 adicionales de heridos y ocasionó aproximadamente US\$6 millones en daños.³⁹

Obviamente, la destrucción del material de guerra fue de poca importancia para los alemanes y británicos encargados de tomar decisiones. El verdadero impacto de las primeras campañas de bombardeo se encuentra en la cantidad de recursos cada lado comprometió en ataques de ofensiva y la defensa nacional al igual que el efecto del bombardeo en el estado de ánimo de los civiles. Tanto los británicos como los alemanes tuvieron que desviar del frente occidental varios aviones de persecución para combatir ataques de bombardeo en su territorio. Además, el personal fue redirigido a cuidar los emplazamientos de artillería antiaérea y el equipo de comunicación lejos de las trincheras. En la primera “guerra total” del siglo XX, este desvío de recursos tuvo un efecto significativo, sino decisivo, en el resultado de la guerra.

Aunque no fue lo suficientemente robusto para verdaderamente dañar la industria de defensa británica, el bombardeo estratégico alemán fue un éxito parcial por la ansiedad que causó y el efecto negativo en el estado de ánimo británico. La exigencia popular de aumentar las defensas inglesas y tomar represalias del mismo modo en contra de las ciudades alemanas obligó a los políticos y líderes militares a cambiar las tácticas militares y desviar aeronaves valiosas y al personal del frente occidental, donde verdaderamente se decidió la victoria y la derrota. En contra de los consejos de la milicia y con pocas esperanzas de dañar gravemente la industria de guerra alemana, la campaña aérea británica se llevó a cabo principalmente en respuesta a la demanda del pueblo de ataques de represalia en contra del pueblo alemán. Tomaría otra guerra mundial, veintiún años después del fin de la “guerra para darle fin a todas las guerras”, para que el bombardeo estratégico lograra su potencial. En esa guerra atacar pueblos, ciudades y aldeas ocasionó menos preocupación. Para 1942, utilizar el bombardeo estratégico para dañar el estado de ánimo de civiles y presionar a los civiles enemigos a rendirse fue una meta legítima, y a menudo entusiasta, de los planificadores militares. Al igual que muchos “primeros” lamentables, esta táctica moralmente ambigua que nació durante la Gran Guerra, maduró en las espaldas de cohetes alemanes V-2 en 1944 y alcanzó su aterrador apogeo sobre los cielos de Hiroshima y Nagasaki. □

Notas

1. Letter to the Editor, *The Times*, June 14, 1917, page number unlisted.
2. Lee Kennett, *A History of Strategic Bombing: From the First Hot-Air Balloons to Hiroshima and Nagasaki* (New York: Charles Scribner's Sons, 1982), p. ix.
3. David A. Bell, *The First Total War: Napoleon's Europe and the Birth of Warfare as We Know It* (New York: Houghton Mifflin Harcourt, 2007).
4. Kennett, *A History of Strategic Bombing*, p. 9; Letter of September 14, 1893, reproduced in the work of the "Kriegswissenschaftliche Abteilung der Luftwaffe," *Die Militärluftfahrt bis zum Beginn des Weltkrieges 1914* (Berlin: E.S. Mittler, 1941), Vol. 2, p. 13.
5. Jules Verne, *The Clipper of the Clouds* (London: Sampson, Low, Marston, Searle, & Rivington, 1887).
6. H.G. Wells, *The War in the Air* (New York: Macmillan, 1908).
7. Kennett, *A History of Strategic Bombing*, p. 8.
8. James Brown Scott, ed. *The Hague Conventions of 1899 and 1907* (London: Oxford University Press, 1915), p. xviii; "Prohibiting Launching of Projectiles and Explosives from Balloons," July 29, 1899, *The Avalon Project, Yale Law School*, http://avalon.law.yale.edu/19th_century/hague994.asp (accessed October 10, 2012).
9. "Laws and Customs of War on Land," October 18, 1907, *The Avalon Project, Yale Law School*, http://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague04.asp#art25 (accessed October 10, 2012); Scott, *The Hague Conventions of 1899 and 1907*, p. 117.
10. Kenneth P. Werrell, *Death from the Heavens: A History of Strategic Bombing* (Annapolis: Naval Institute Press, 2009), pp. 1-2.
11. *Ibid*; Alan J. Levine, *The Strategic Bombing of Germany, 1940-1945* (Westport: Praeger, 1992), p. 1.
12. The Norden bombsight was a device for accurately dropping bombs from aircraft and was one of the United States' most closely guarded secrets of World War II. The device used a mechanical analog computer comprised of motors, gyros, mirrors, levels, gears, and a small telescope. The bombardier input the necessary information (airspeed, altitude, etc.) and the bombsight would calculate the trajectory of the bomb being dropped. Near the target the aircraft would fly on autopilot to the precise position calculated by the bombsight and release the ordnance. Using this device, it was possible for bombardiers to drop their bombs within a 100-foot circle from an altitude of over 20,000 feet.
John T. Correll, "Daylight Precision Bombing," *Air Force Magazine* (October 2008), pp. 60-64; Hill Air Force Base, "World War II Norden Bombsight," United States Air Force, <http://www.hill.af.mil/library/factsheets/factsheet.asp?id=5664> (accessed October 1, 2012); National Museum of the U.S. Air Force, "Norden M-9 Bombsight," United States Air Force, <http://www.nationalmuseum.af.mil/factsheets/factsheet.asp?id=8056> (accessed October 1, 2012).
13. Sigmund Freud, "Thoughts for the Times on War and Death," in *The Standard Edition of the Complete Psychological Works of Sigmund Freud, ed. and trans. James Strachey* (London: Hogarth Press, 1957), 14:275-80
14. Gutave Le Bon, *The Psychology of the Great War, trans. E. Andrews* (New York: Macmillan, 1916), pp. 311-12.
15. Herman Knell, *To Destroy a City: Strategic Bombing and Its Human Consequences in World War II* (Cambridge: Da Capo Press, 2003), p. 66.
16. Lee Kennett, *The First Air War* (New York: The Free Press, 1991), p. 57.
17. Werrell, *Death from the Heavens*, 4; Andrew Barros, "Strategic Bombing and Restraint in 'Total War', 1915-1918," *The Historical Journal* 52, no. 2 (2009), pp. 413-431.
18. Kennett, *A History of Strategic Bombing*, 21-22; Ernst Wilhelm von Hoepfner, *Germany's War in the Air: The Development and Operations of German Military Aviation in the World War* (Nashville: Battery Press, 1994), p. 21.
19. Kennett, *A History of Strategic Bombing*, pp. 22-23.
20. Susan R. Grayzel, *The First World War: A Brief History with Documents* (Boston: Bedford/St. Martin's, 2013), pp. 103-106.
21. John Horne, ed., *A Companion to World War I* (Oxford: Wiley-Blackwell, 2012), p. 157.
22. During the war, German zeppelins dropped approximately 6,000 bombs (weighing approximately 500,000 pounds) on Britain with 556 killed and 1,357 wounded.
23. Tami Davis Biddle, *Rhetoric and Reality in Air Warfare: The Evolution of British and American Ideas About Strategic Bombing, 1914-1945* (Princeton: Princeton University Press, 2002), p. 21.
24. Biddle, *Rhetoric and Reality in Air Warfare*, p. 24.
25. Werrell, *Death from the Heavens*, pp. 12-14.
26. Levine, *The Strategic Bombing of Germany*, p. 3; Biddle, *Rhetoric and Reality in Air Warfare*, pp. 29-30.
27. "Air Raid on London," *The Times*, July 9, 1917, page number unlisted.
28. *The Daily Mail*, June 15, 1917, page number unlisted.
29. *The Times*, June 18, 1917, page number unlisted.
30. *The Daily Mail*, June 15, 1917, page number unlisted.
31. Biddle, *Rhetoric and Reality in Air Warfare*, p. 30-32.
32. Aaron Norman, *The Great Air War: The Men, The Planes, The Saga of Military Aviation 1914-1918* (New York: The Macmillan Company, 1968), p. 421; Biddle, *Rhetoric and Reality in Air Warfare*, p. 32.
33. Neville Parton, "The Development of Early RAF Doctrine," *The Journal of Military History* 72, no. 4 (October 2008): p. 1158.
34. Norman, *The Great Air War*, p. 420.
35. Biddle, *Rhetoric and Reality in Air Warfare*, p. 45.

36. Joel Hayward, "Air Power, Ethics, and Civilian Immunity during the First World War and its Aftermath," *Global War Studies* 7, no. 2 (2010), p. 102.
37. George W. Haddow and Peter M. Grosz, *The German Giants: The Story of the R-Planes 1914-1919*, (New York, Putnam & Company Limited, 1962).
38. The 1917-1918 Gotha and Giant raids killed 836 people and injured 1,982 in Great Britain.
39. Kennett, *A History of Strategic Bombing*, p. 25; Werrell, *Death from the Heavens*, p. 19.

Bibliografía

Periódicos y Revistas

- Barros, Andrew. "Strategic Bombing and Restraint in 'Total War', 1915-1918" (El bombardeo estratégico y la restricción en la 'Guerra Total'). *The Historical Journal* 52 núm. 2 (2009): pp. 413-31.
- Correll, John T. "Daylight Precision Bombing" (El bombardeo de precisión diurno). *Air Force Magazine* (Octubre de 2008): pp. 60-64.
The Daily Mail (Londres).
- Hayward, Joel. "Air Power, Ethics, and Civilian Immunity during the First World War and its Aftermath" (Poder aéreo, ética e inmunidad civil durante la Primera Guerra Mundial y su escuela). *Global War Studies* 7 núm. 2 (2010): pp. 102-30.
- Parton, Neville. "The Development of Early RAF Doctrine" (El desarrollo de los principios de la doctrina de la RAF), a *The Journal of Military History* 72 no. 4 (Octubre de 2008): pp. 1155-78.
The Times (Londres).

Fuentes Principales

- Freud, Sigmund. "Thoughts for the Times on War and Death," (Pensamientos para los tiempos sobre la guerra y la muerte) en *The Standard Edition of the Complete Psychological Works of Sigmund Freud*. Editado y traducido por James Strachey. Londres: Hogarth Press, 1957.
- Hill Air Force Base. "World War II Norden Bombsight." (El visor de bombardeo Norden de la Segunda Guerra Mundial). United States Air Force. <http://www.hill.af.mil/library/factsheets/factsheet.asp?id=5664> (consultado el 1º de octubre de 2012).
- Le Bon, Gutave. *The Psychology of the Great War* (La psicología de la Gran Guerra). Traducido por E. Andrews. New York: Macmillan, 1916.
- National Museum of the U.S. Air Force (Museo Nacional de la Fuerza Aérea de Estados Unidos). "Norden M-9 Bombsight" (Visor de bombardeo Norden M-9). United States Air Force. <http://www.nationalmuseum.af.mil/factsheets/factsheet.asp?id=8056> (consultado el 1º de octubre de 2012).
- Hoepfner, Ernst Wilhelm von. *Germany's War in the Air: The Development and Operations of German Military Aviation in the World War* (La guerra de Alemania en el aire: Desarrollo y operaciones de la aviación militar alemana en la Guerra Mundial). Nashville: Battery Press, 1994.
- Yale Law School. "Laws and Customs of War on Land" (Leyes y costumbres de la guerra en tierra). 18 de octubre de 1907. *The Avalon Project, Yale Law School*. http://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague04.asp#art25 (consultado el 10 de octubre de 2012).
- Yale Law School. "Prohibiting Launching of Projectiles and Explosives from Balloons" (Prohibiendo el lanzamiento de proyectiles y explosivos desde globos). 29 de julio de 1899. *The Avalon Project, Yale Law School*. http://avalon.law.yale.edu/19th_century/hague994.asp (consultado el 10 de octubre de 2012).
- Zepplin, Count Ferdinand von. *Die Militärluftfahrt bis zum Beginn des Weltkrieges 1914*. Vol. 2. Berlin: E.S. Mittler, 1941.

Fuentes Secundarias

Bell, David A. *The First Total War: Napoleon's Europe and the Birth of Warfare as We Know It* (La primera guerra total: La Europa de Napoleón y el nacimiento de la guerra como la conocemos). New York: Houghton Mifflin Harcourt, 2007.

Biddle, Tami Davis. *Rhetoric and Reality in Air Warfare: The Evolution of British and American Ideas About Strategic Bombing, 1914-1945* (Retórica y realidad en la guerra aérea: La evolución de las ideas británicas y americanas sobre el bombardeo estratégico). Princeton: Princeton University Press, 2002.

Grayzel, Susan R. *The First World War: A Brief History with Documents* (La Primera Guerra Mundial: Breve historia con documentos). Boston: Bedford/St. Martin's, 2013.

Haddow, George W. and Peter M. Grosz. *The German Giants: The Story of the R-Planes 1914-1919* (Los gigantes alemanes: La historia de los aviones R 1914-1919). New York, Putnam & Company Limited, 1962.

Horne, John, editor. *A Companion to World War I* (Un complement a la Primera Guerra Mundial). Oxford: Wiley-Blackwell, 2012.

Kennett, Lee. *The First Air War* (La primera guerra aérea). New York: The Free Press, 1991.

_____. *A History of Strategic Bombing: From the First Hot-Air Balloons to Hiroshima and Nagasaki* (Historia del bombardeo estratégico: Desde los primeros globos de aire caliente hasta Hiroshima y Nagasaki). New York: Charles Scribner's Sons, 1982.

Knell, Herman. *To Destroy a City: Strategic Bombing and Its Human Consequences in World War II* (Para destruir una ciudad: El bombardeo estratégico y sus consecuencias humanas en la Segunda Guerra Mundial). Cambridge: Da Capo Press, 2003.

Levine, Alan J. *The Strategic Bombing of Germany, 1940-1945* (El bombardeo estratégico de Alemania). Westport: Praeger, 1992.

Norman, Aaron. *The Great Air War: The Men, The Planes, The Saga of Military Aviation 1914-1918* (La gran guerra aérea: Los hombres, los aeroplanos, la saga de la aviación militar 1914-1918). New York: The Macmillan Company, 1968.

Scott, James Brown, editor. *The Hague Conventions of 1899 and 1907* (Las Convenciones de la Haya de 1899 y 1907). London: Oxford University Press, 1915.

Verne, Jules. *The Clipper of the Clouds* (El Clipper de las nubes). London: Sampson Low, Marston, Searle, & Rivington, 1887.

Wells, H.G. *The War in the Air* (La guerra en el aire). New York: Macmillan, 1908.

Werrell, Kenneth P. *Death from the Heavens: A History of Strategic Bombing* (La muerte desde los cielos: Una historia del bombardeo estratégico). Annapolis: Naval Institute Press, 2009.



Christopher Warren, M.A., J.D., se desempeña como Historiador Principal en el Cementerio Nacional de Arlington. Anteriormente, el Sr. Warren trabajó como historiador para la Fuerza Aérea de Estados Unidos y la Armada de Estados Unidos. Además, se desempeñó en calidad de Agente Especial con el Buró Federal de Investigaciones y en la Fuerza Aérea de Estados Unidos. Ha publicado artículos en *MHQ: The Quarterly Journal of Military History* (Revista Trimestral de Historia Militar), *Federal History Journal* (Revista de Historia Federal), *Naval Aviation News* (Noticias de la Aviación Naval), *The Federalist* (El Federalista), y ha sido entrevistado en televisión y radio, incluyendo CBS News, Fox News, ABC News Radio, Federal News Radio, German National Radio y la European News Agency. En la actualidad el Sr. Warren está completando su Doctorado y su tesis doctoral se enfoca en el entierro y conmemoración de los Confeederados muertos en los cementerios nacionales.