

MUNDO MILITAR

Héctor Chavarría

La boina militar

EL USO DE LA BOINA, en el ámbito militar, podría fecharse en la Primera Guerra Carlista española (1832-1840), y uno de los rostros más conocidos de aquel conflicto, el general carlista Tomás de Zumalacárregui, es recordado llevando una gran boina roja.

SIN EMBARGO, la boina militar tendría su máximo apogeo durante la II Guerra Mundial (1939-1945). Los primeros en introducir la boina en esta contienda fueron los soldados alemanes, pero sólo los conductores de los tanques, debido al calor que hacía en el interior de estos vehículos.

Este tipo de tocado cobró especial protagonismo en la contienda africana entre el general británico Bernard Law Montgomery y el general alemán Erwin Rommel. Las boinas fueron utilizadas por las tropas británicas debido a su poco peso y a que no provocaban tanto calor como los cascos en esas zonas desérticas.

Tras la Segunda Guerra Mundial, muchos ejércitos europeos y del resto del mundo decidieron incorporar la boina al uniforme militar de sus ejércitos, en especial en cuerpos especiales. Este hecho ha provocado que muchos de estos cuerpos sean conocidos, en función del color de sus boinas, como “boinas verdes”, “boinas rojas”, “boinas azules”, etc.

Una característica que diferencia las boinas militares de las civiles es que como bandana

tienen un borde de cuero y con escasas excepciones, se usan ladeadas, con el distintivo del cuerpo militar a un lado, muy características son las boinas rojas y las verdes que han distinguido a paracaidistas y comandos.

También podemos encontrar boinas rojas en dignatarios, como fue el caso de Venezuela, donde la llevaba el presidente Hugo Chávez, pero las boinas rojas más destacadas son las de las tropas paracaidistas en casi todo el mundo, en el caso de México las de la Brigada de Fusileros Paracaidistas, BFP.

Los primeros en aviación de guerra

ANTES DE LA PRIMERA Guerra Mundial los primeros aviones se usaban principalmente para reunir información y tenían cámaras que podían instalarse, pero para los bombardeos se basaban en dispositivos manuales que los pilotos, simplemente soltaban, por un lado.

EL CAPITÁN Piazza se convirtió en el primer piloto en utilizar un avión durante un conflicto a las 6.19 am el 23 de octubre de 1911, cuando despegó para inspeccionar las posiciones enemigas.

El capitán Riccardo Moizo se convirtió en el primer piloto en sufrir daños después de descubrir una base llena de 6.000 soldados turcos que abrieron fuego, dejando tres agujeros en su ala, mientras que el segundo teniente Giulio Gavotti se convirtió en el primer piloto en lanzar bombas portátiles sobre el enemigo.

Mientras que Cp. Montu fue el primer piloto en ser herido, el primer piloto en morir fue otro hombre llamado Piero Manzini, y el primero en ser capturado fue su comandante Cp. Plaza. Lo forzaron a aterrizar detrás de las líneas enemigas en 1912 después de que su avión desarrollara problemas en el motor, y no fue liberado de su cautiverio hasta noviembre del año siguiente.

Por lo que se refiere a la Aviación Naval Militar en México, ésta nació, en el árido y desértico norte de México, no como parte del Ejército Federal, sino dentro de las filas de los

revolucionarios. Esto ocurrió cuando los revolucionarios al mando de Venustiano Carranza, Ignacio L. Pesqueira, gobernador interino de Sonora y el general Álvaro Obregón, adquirieron un avión *G.L. Martin Pusher*, bautizado posteriormente como "Sonora", con el que vigilaron, sobrevolaron y bombardearon, sin éxito, ya que no explotaron las bombas, a los navíos de guerra del gobierno federal, siendo estos los cañoneros *Guerrero, Tampico*

,
Demócrata

,
Morelos

y
Oaxaca

, que se encontraban fondeados y atacando a los revolucionarios que tenían sitiada la ciudad de Guaymas, Sonora.

Pues, aunque las bombas que arrojaron en repetidos vuelos el piloto Didier Masson de origen francés y el capitán mexicano Joaquín Bauche Alcalde, como bombardero, no explotaron ni lograron asustar o incomodar a los navíos y sus tripulaciones, aun cuando en el primer vuelo, si se lanzaron al mar algunos de los marineros, que pensaron que alguna de las bombas podría explotar y dañar a su barco según las crónicas de la época.

También las crónicas mencionan que las tripulaciones de los barcos únicamente disparaban con sus fusiles al avión sin lograr averiarlo, ya que los cañones, no estaban técnicamente dispuestos para defensa antiaérea, como los de la actualidad.

Primer bombardeo aéreo

EL 1º DE NOVIEMBRE de 1911 el aeroplano, esa insipiente maquina voladora produjo un hecho que revolucionaria aún más el arte de la guerra y una prueba de sus futuras y tremendas posibilidades bélicas.

ESE DÍA el teniente del Ejército Italiano, Giulio Gavotti a bordo de un monoplano *Etrich* realizo el primer bombardeo de la historia del avión. Para esa acción Gavotti utilizo bombas Cipelli, un tipo de granada que pesaba aproximadamente dos kilos y del tamaño de una toronja. Gavotti lanzó cuatro granadas, una sobre Ain Zara y tres sobre el oasis de Tajiura después de haberles quitado el seguro con los dientes para no abandonar los controles del avión. El

alboroto que provocó la noticia fue muchísimo mayor que el modesto estallido de las granadas.
El

Corriere della Sera

titulaba a cinco columnas: “Primer lanzamiento de bombas desde un aeroplano” y, Gabriele D’Annunzio el gran escritor y poeta italiano en

La Canción de Diana

exaltó de este modo el suceso: “Se oye en el cielo un silbido de bombas / pasa en el cielo un pálido buitre / Giulio Gavotti lleva sus bombas” presagiando lo que una década después sucedería con los bombardeos de la aviación y el trágico silbido de las bombas.

A pesar de la escasísima capacidad de carga de los aeroplanos disponibles, la bomba tuvo una rápida evolución, las *Cipelli* fueron rápidamente sustituidas por las *Haasen* de fabricación sueca, estas que estaban a bordo de un velero griego y fueron secuestradas por un crucero italiano, posteriormente fueron reemplazadas por bombas

Bontempelli

de fabricación italiana provistas de una ranura helicoidal que las hacía caer en forma vertical desde cualquier posición en que fueran lanzadas.

Las bombas siempre fueron arrojadas con la mano o con sistemas muy rudimentarios que incluso provocaron algunos accidentes. Meses después del primer lanzamiento llegaron a Tripolitania los primeros sistemas racionales de desenganche de bombas, la llamada “

Caseta Campodonico

” en la que se colocaban 10 bombas con el dispositivo de armado fijo a la cubierta.

Cuando una palanca maniobrada por el observador abría completamente la caja, la apertura producía el armado de las bombas antes de que estas cayeran al blanco, y la efectividad de estos sistemas se tradujo en que cada día se requirieran por parte de las unidades terrestres el apoyo de los aviones.