

REVISTA DE HISTORIA MILITAR

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA MILITAR

100 años de FUERZAS Y MEDIOS ACORAZADOS en España



MINISTERIO DE DEFENSA



REVISTA DE HISTORIA MILITAR

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA MILITAR

100 años de FUERZAS Y MEDIOS ACORAZADOS en España

1523



MINISTERIO DE DEFENSA



NUESTRA CUBIERTA:

Diseño y composición:

Laura Mantecón Alonso

Cabo del Ejército de Tierra (AGR)

INSTITUTO DE HISTORIA
Y CULTURA MILITAR



Revista
de
Historia
Militar

Año LXVI

2022

Núm. Extraordinario I

Los artículos y documentos de esta Revista no pueden ser traducidos ni reproducidos sin la autorización previa y escrita del Instituto de Historia y Cultura Militar.

La Revista declina en los autores la total responsabilidad de sus opiniones.

CATÁLOGO DE PUBLICACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO
<https://cpage.mpr.gob.es>

Edita:



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid
© Autores y editor, 2022

NIPO 083-15-111-0 (edición impresa)
ISSN 0482-5748 (edición impresa)
Depósito legal M 7667-1958

NIPO 083-15-112-6 (edición en línea)
ISSN 2530-1950 (edición en línea)

Publicación semestral: primer semestre de 2022
Fecha de edición: julio de 2022
Maqueta e imprime: Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de los autores de las mismas. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del copyright ©.

En esta edición se ha utilizado papel 100% libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

La Revista de Historia Militar es una publicación del Instituto de Historia y Cultura Militar, autorizada por Orden de 24 de junio de 1957 (D.O. del M.E. Núm. 142 de 26 de junio).

Tiene como finalidad difundir temas históricos relacionados con la institución militar y la profesión de las armas, y acoger trabajos individuales que versen sobre el pensamiento histórico militar.

DIRECTOR

D. Andrés Freire García, general de Artillería DEM

Jefe de la Subdirección de Estudios Históricos

CONSEJO DE REDACCIÓN

Jefe de Redacción:

D. Juan José Matesanz Gómez, coronel de Caballería DIM PH

Vocales:

D. Gerardo López-Mayoral y Hernández, coronel

D. José Romero Serrano, coronel

D. Miguel Penalba Barrios, coronel

D. Benito Tauler Cid, coronel

D. Jesús Manuel Fernández Pedraza, coronel

D. Manuel Casas Santero, coronel

D. Rafael de Pazos Portal, coronel

D. Rafael de la Torre Casaponsa, subteniente

D^a. Mónica Ruiz Bremón, facultativa

Consejo de Redacción Externo:

D. Martín Almagro Gorbea, R.A. Historia

D. Miguel Alonso Baquer, general

D. Jesús Cantera Montenegro, U. Complutense

D. Emilio De Diego García, U. Complutense

D. Serafín Fanjul García, R.A. Historia

D. Luis García Moreno, R.A. Historia

D. José Luis Isabel Sánchez, coronel

D. Enrique Martínez Ruiz, U. Complutense

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R.A. Historia

D. Fernando Puell de la Villa, coronel

D. José Luis Sampedro Escolar, R.A. Matritense

D. Juan Teijeiro de la Rosa, general

Secretario: D. Roberto Sánchez Abal, comandante de Infantería

Adjunto: D. Aurelio Moreno Centeno, funcionario de la Admón. Gral. del Estado

Paseo de Moret, 3. 28008-Madrid. Teléfono: 91 780 87 52 - Fax: 91 780 87 42

Correo electrónico: rhmet@et.mde.es

Enlaces directos a la web:

<http://www.ejercito.mde.es/unidades/Madrid/ihycm/Instituto/revista-historia/index.html>

http://www.portalcultura.mde.es/publicaciones/revistas/historia_militar/index.html

APP Revistas Defensa: disponible en tienda Google Play <http://play.google.com/store> para dispositivos Android, y en App Store para iPhones y iPad, <http://store.apple.com/es>

DISTRIBUCIÓN Y SUSCRIPCIONES:

Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural.

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA. Ministerio de Defensa.

Camino de los Ingenieros, 6 - 28071 - Madrid. Tel.: 91 364 74 21

Correo electrónico: suscripciones@oc.mde.es

Sumario

	<u>Páginas</u>
PRÓLOGO	11
ARTÍCULOS:	
– <i>Nacimiento de las fuerzas acorazadas en España</i> , por don Raúl J. MARTÍN PALMA , doctor en Ciencias Físicas	23
– <i>Tanques y blindados en la Guerra Civil española</i> , por don Lucas MOLINA FRANCO , doctor en Historia	61
– <i>Los años del impulso de medios y fuerzas 1940-1980</i> , por don Jesús MARTÍNEZ DE MERLO , coronel de Caballería, retirado	139
– <i>Años difíciles. Reducciones y renovaciones</i> , por don Francisco FERNÁNDEZ MATEOS , coronel de Caballería, retirado.....	215
– <i>Morfología y estética del carrista. Miscelánea de un soldado «distinto», un soldado centenario</i> , por don Óscar BRUÑA ROYO , Empleado-especialista, sector industrial de la aeronáutica, reservista de Caballería	259
– <i>Actualidad y futuro de las Unidades Acorazadas en España</i> , por don Jesús Ángel GARRIDO ROBRES (coordinador), coronel de Infantería	331
Normas para la publicación de originales.....	393
Solicitud de impresión bajo demanda de publicaciones	397
Boletín de suscripción.....	398

S u m m a r y

	Pages
PREFACE	11
ARTICLES:	
– <i>Birth of the armoured forces in Spain</i> , by Mr. Raúl J. MARTÍN PALMA , PhD in Physics	23
– <i>Tanks and armoured means in the spanish civil war</i> , by Mr. Lucas MOLINA FRANCO , History Doctor	61
– <i>The years of material and forces thrust 1940-1980</i> , by Mr. Jesús MARTÍNEZ DE MERLO , Cavalry Colonel, retired..	139
– <i>Hard years. Reductions and renewals</i> , by Mr. Francisco FERNÁNDEZ MATEOS , Cavalry Colonel, retired.....	215
– <i>Morphology and aesthetics of the tanker. Miscellany of a «different» soldier, a centennial soldier</i> , by Mr. Óscar BRUÑA ROYO , Employee-specialist. Industrial sector of aeronautics. Cavalry Reservist	259
– <i>Present and future of the Armoured Units in Spain</i> , by Mr. Jesús Ángel GARRIDO ROBRES et al , Infantry Colonel....	331
Norms for publishing originals	393
On demand printing of publications	397
Subscription Bulletin	398

PRÓLOGO

Los inicios del siglo XX no fueron buenos para España, veníamos de la inmensa tristeza por la pérdida de las últimas colonias americanas, el desastre del 98 supuso el fin del Imperio Español, y la sociedad española perdió el paso del auge político, militar y económico. Por si faltara algo, otro negro episodio de nuestra historia, el desastre de Annual, nos dio casi la puntilla, el Gobierno reaccionó, y apoyado por el fervor popular, se preparó para subsanar esta afrenta.

Hacía falta una modernización de nuestro Ejército, se crearon las Fuerzas Regulares y La Legión, pero nuestros observadores militares se dieron cuenta que los ingenios que sobresalieron en la I GM, estamos hablando principalmente de los carros de combate, tenían que formar parte de nuestras fuerzas africanas. Tras arduas e intensas negociaciones con Francia, se consiguieron comprar 11 carros de asalto FT-17, que llegaron a la Escuela Central de Tiro situada en Carabanchel (Madrid) el 12 de enero de 1922.

Empezaba una carrera frenética, había que reclutar y formar conductores, tiradores, mecánicos, jefes de sección, etc. Era el comienzo de las tripulaciones, equipo fundamental para el uso con éxito de estas nuevas plataformas. El 9 de marzo de 1922 formó por primera vez la Compañía de Carros de Asalto de Infantería con el Capitán Valero al frente, esta fecha histórica se considera por el Ejército Español como el inicio de las Fuerzas Acorazadas Españolas.

El 14 de marzo de 1922, la Batería de 6 carros Schneider CA-1 realiza su primera acción de combate durante la guerra del Rif. El día 18 del mismo mes entran de nuevo en combate la Batería Schneider junto con 7 carros FT-17 de la Compañía de Infantería y 5 camiones protegidos Nash-Quad de la Sección Blindada de Ingenieros. Estos hitos marcan el bautismo de fuego y el inicio de la historia de las unidades acorazadas en España.

Como hacemos siempre los militares, sacamos muchas lecciones aprendidas: hacía falta mucha instrucción, era primordial la coordinación con la infantería a pie que acompañaba a los vehículos, convenía seleccionar y engrasar la munición, había que mejorar la comunicación externa con las fuerzas propias y la interna entre la incipiente «tripulación», las labores de mantenimiento eran la clave para que un carro no se quedara parado en el campo de batalla, etc. De todo ello se impregnaron nuestros cuadros de mando y soldados para crear un nuevo estilo de milicia que se llamó el «espíritu carrista».

Acabamos de cumplir 100 años de los citados acontecimientos en el norte de África, en agradecimiento a todos aquellos valientes, sinceramente creo que debemos celebrar esta efeméride. El Ejército de Tierra ha organizado una serie de actos y conferencias en las unidades, el Instituto de Historia y Cultura Militar junto con la Universidad San Pablo CEU ha preparado un Congreso Internacional, y la *Revista de Historia Militar* le dedica un número especial a este evento. Me cabe el honor de prologar esta revista en la que escriben grandes profesionales de la milicia e historiadores de la Universidad que quieren dejar constancia de tan memorables hechos.

El primer capítulo de la revista se dedica al nacimiento de las Fuerzas Acorazadas en España, su bautismo de fuego en el norte de África y su posterior repliegue a la península. Con estas unidades expertas ya en combate, se crearon dos Regimientos Ligeros de Carros de Combate, el n.º 1 en Madrid y el n.º 2 en Zaragoza.

El segundo capítulo nos habla del papel desarrollado por los elementos acorazados y blindados en la Guerra Civil española. Al bando republicano le apoyaba la Unión Soviética con el fabuloso carro T-26, que con su movilidad y potencia de fuego superaba con creces a los carros del bando nacional. Los Fiat Ansaldo italianos y los Panzer I alemanes no frenaban a los ingenios rusos. En este trabajo se explican algunos de los enfrentamientos más importantes, y el recurso que tenían ambos bandos para obtener superioridad, capturar los carros del contrario y pintarlos con su bandera.

El tercer capítulo nos explica que una vez finalizada la guerra civil, con el material que sobrevivió de ambos bandos más con una ayuda alemana del Plan Bar, se pudo constituir al final, 3 regimientos de carros y 2 regimientos de caballería mecanizada. La ayuda americana contribuyó a renovar el parque de plataformas obsoletas, llegaron los M24, M41, M47, M48, etc. También se resalta un hito que considero vital, la creación de la primera escuela de carros para la formación de cuadros de mando y tropa.

El cuarto capítulo explica muy bien las necesarias reorganizaciones de nuestro Ejército desde principios de los 80 hasta los inicios del siglo XXI. El Plan META disolvió las Brigadas de Defensa Operativa del Territorio (BRIDOT) y mantuvo la organización divisionaria. En cuanto a material, el Tratado sobre las Fuerzas Armadas Convencionales en Europa (FACE), nos obligó a una reducción de nuestro anticuado parque acorazado. El Plan NORTE continuó con más reducción de plantillas, pero por el contrario consiguió la modernización del AMX-30, la llegada del M-60 A3 y el alquiler de los Leopard 2A4, que posteriormente nos llevaría al Leopard 2E.

El quinto capítulo habla de las personas que forman parte de la tripulación de todos los ingenios de los que venimos hablando. Todas las

características que les envuelven, su especialización, su entrega al mantenimiento, sus estrechos lazos con el resto de la tripulación, su disciplina, su liderazgo, etc., hacen que se cree el ya citado «espíritu carrista». No podía faltar el rasgo distintivo en su uniformidad, uniforme azul Mahón con boina negra tipo Lepanto. Ya sabemos que el hábito no hace al monje, pero ayuda. Hoy sólo conservamos el color negro de la boina, distintivo de muchas fuerzas acorazadas del mundo.

El último capítulo trata de la actualidad y futuro de las Unidades Acorazadas en España. La llegada de la familia de Leopardo, primero el 2A4 y luego el 2E supuso un antes y un después en nuestras unidades. Tras la adquisición de estas plataformas hubo que adecuar las instalaciones de nuestras bases, adaptar una nueva cadena de mantenimiento, incorporar simuladores y ser muy exigentes en la formación de tripulaciones y especialistas. Con todo ello se consiguió de este magnífico carro las mayores prestaciones de movilidad, potencia de fuego y protección.

Los españoles somos muy dados a la crítica, pero al proyectar a nuestras unidades a Letonia desde 2017, hemos podido comprobar que disponemos de un gran carro de combate y de un buen VCI/C Pizarro, ambos forman un binomio excepcional. El Leopardo 2E lo tenemos en su mitad del ciclo de vida, los autores plantean la necesidad de una modernización, así seguirá siendo una plataforma hegemónica en el concepto del Ejército 2035.

La actual guerra en Ucrania ha vuelto a colocar a las unidades acorazadas en primera línea de fuego. Todos estamos viendo prácticamente en directo la heroica defensa del David ucraniano frente al Goliat ruso. Vemos también la eficacia de las armas contra carro que destruyen columnas de blindados rusos. Ahora ya son muchos los analistas que dudan de la hegemonía de los carros, e incluso algunos osados se preguntan: ¿Ha muerto el carro? Es muy pronto para sacar conclusiones, pero analizando los combates vemos los fallos casi inexplicables de las unidades acorazadas rusas: ¿Dónde están las unidades de infantería que deben combinarse con ellas? ¿Cómo pueden estar tan desguarnecidas las cadenas logísticas?, parece a todas luces que las tripulaciones no tienen una formación apropiada, el material parece obsoleto, etc.

Como siempre, la lucha del carro contra el arma contra carro continúa, los nuevos carros ya llevan sistemas de protección activa, sirva como ejemplo el sistema Trophy. Lo que está más difícil de resolver es hacer frente a los enjambres de drones que atacan de arriba abajo. Se está trabajando en un sistema eficaz anti dron e incorporar en el campo de batalla los vehículos terrestres no tripulados y los robots.

No es hora para organizar un funeral del carro de combate, ha perdurado en el tiempo y siempre está ahí cuando lo necesitas. Queda mucho camino por recorrer y la tecnología tiene mucho que decir.

Las unidades acorazadas no solo son aquellas que tienen carros en sus filas, el «mundo de la coraza» son todas las unidades de las diversas Armas que combinando todas sus plataformas usan las tácticas, técnicas y procedimientos que las hacen resolutivas en combate, porque combinan a la perfección la movilidad, la potencia de fuego y la protección. Después de 100 años de historia, las unidades acorazadas y mecanizadas siguen siendo la columna vertebral de nuestro Ejército.

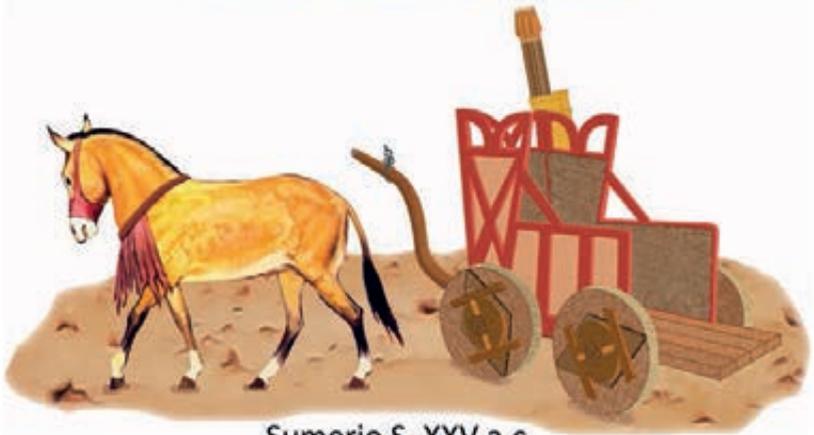
Felicito a los autores de estos estupendos artículos, y a ti lector, disfruta mucho con su lectura.

Miguel ALCANIZ COMAS

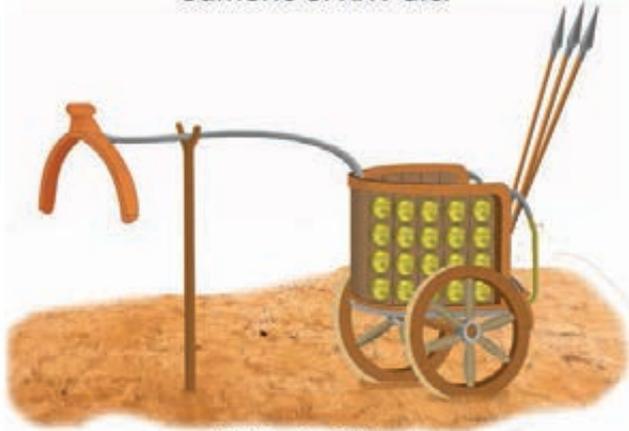
Teniente General (retirado)

*Antiguo Jefe de la Brigada Acorazada «Guadarrama» XII,
del Mando de Fuerzas Pesadas y de la Unidad Militar de Emergencias (UME)*

Primeros carros de guerra



Sumerio S. XXV a.c.

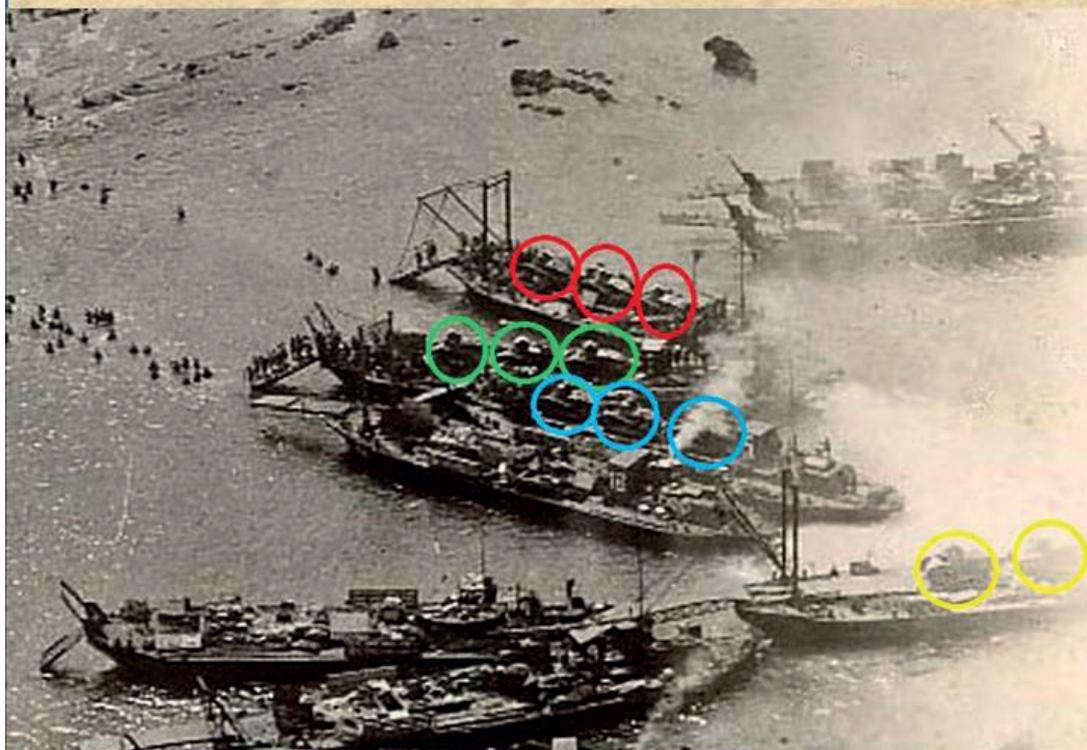


Hitita S. XIII a.c.



Egipcio S. XIII a.c.

**ALHUCEMAS
8 SEPTIEMBRE 1925**



**SITUACIÓN DE LOS CARROS
RENAULT EN LAS BARCAZAS "K"**

**Desembarcan las harkas de Muñoz
Grandes y a la tarde los carros se
tienen que enviar a otra playa**

LOS PRIMEROS CARRISTAS.

FUENTE: EL TELEGRAMA DEL RIF

LOS SCHNEIDER

Capitán	Carlos Ruiz de Toledo	
Teniente	Francisco Gieschea Cortés	Carro 1
Sargento	Miguel Gallego	
Teniente	Guillermo Vidal Cuadras	Carro 2
Sargento	Pablo Tudela	
Teniente	Roque Reig Escalante	Carro 3
Sargento	Manuel Pérez	
Teniente	Francisco Roldán Guerrero	Carro 4
Sargento	Gonzalo Fernández	
Teniente	Manuel León	Carro 5
Sargento	Juan Martínez	
Teniente	Antonio Rexach	Carro 6
Sargento	Rafael Astarniaga	
Sargento	Diego Román	Mecánico

LOS RENAULT

Capitán	Vicente Valero Casañes
Capitán	Domingo Pareja Arenillas
Capitán	Luis de Oteyza y Tormos
Capitán	Francisco Blasco de Narro
Sargento	Tomás Amánillo
Sargento	Salvador Portillo
Sargento	José Pertinez
Sargento	Vicente Cardenal
Sargento	Manuel García
Sargento	José Peñalver
Sargento	Gonzalo Hita
Sargento	Rogelio Conde

ARTÍCULOS

NACIMIENTO DE LAS FUERZAS ACORAZADAS EN ESPAÑA

Raúl J. MARTÍN PALMA¹

RESUMEN

Las fuerzas acorazadas del Ejército español recibieron su bautismo de fuego los días 14 y 18 de marzo 1922 en sendas acciones de las dos primeras unidades equipadas con blindados sobre cadenas. Éstas, la Compañía de Carros de Asalto de Infantería y la Batería de Carros de Asalto de Artillería, habían sido creadas pocas semanas antes. La primera de ellas estaba equipada con carros ligeros *Renault FT-17* y la segunda con carros pesados *Schneider CA-1*. Tras la pacificación del territorio norteafricano, los vehículos supervivientes se utilizaron para configurar de forma transitoria una nueva unidad, el Grupo de Carros de Combate de Infantería, que finalmente se transformaría en los Regimientos Ligeros de Carros de Combate n.º 1, con guarnición en Madrid, y n.º 2, en Zaragoza. Ésta era la organización de las unidades acorazadas antes del estallido de la guerra civil.

PALABRAS CLAVE: Carro de asalto; *Renault FT-17*. *Schneider CA-1*.

¹ Doctor en Ciencias Físicas.

ABSTRACT

The armored forces of the Spanish Army received their baptism of fire on March 14 and 16, 1922 in actions of the first two assault tank units. These, the Infantry *Compañía de Carros de Asalto* and the Artillery *Batería de Carros de Asalto*, had been created just a few weeks before. The former was equipped with Renault FT-17 light tanks and the latter with Schneider CA-1 heavy tanks. Following the pacification of the North African territory, the surviving vehicles were used to form a new transitional unit, the *Grupo de Carros de Combate de Infantería*, which would eventually become the *Regimiento Ligero de Carros de Combate* No. 1, garrisoned in Madrid, and No. 2, in Zaragoza. This was the organization of the armored units before the outbreak of the the civil war.

KEY WORDS: Assault tank. *Renault* FT-17. *Schneider* CA-1.

* * * * *

*ANTECEDENTES**Aparición del carro de combate en los campos de batalla europeos*

En la mañana del 8 de agosto de 1918 surgieron entre la niebla de primera hora 420 carros de combate británicos que rompieron las defensas alemanas en el frente de Amiens. Las fuerzas aliadas penetraron más de diez kilómetros y causaron treinta mil bajas, lo que llevó a Ludendorff a calificar la jornada como «el día negro del ejército alemán». Quizás no tanto por el terreno perdido como por el daño moral causado. A pesar de que esta nueva arma había hecho su aparición el 15 de septiembre de 1916 durante la ofensiva del Somme en la batalla de Flers–Courcellette, será en Amiens donde se altere de forma incuestionable el signo de la Gran Guerra².

A pesar de que el avance estuvo apoyado por ingentes cantidades de infantería británica y francesa junto a casi dos mil aviones, la parte más importante del plan de ataque aliado para realizar un avance en profundidad recayó en los carros de combate. De esta forma, toda la fuerza disponible del *Tank Corps* se concentró en el sector del frente cubierto por el Cuarto

² <https://www.larazon.es/cultura/los-carros-de-combate-que-surgieron-de-la-niebla-en-la-i-guerra-mundial-CE24319319/>



Carro de combate británico en acción durante la Primera Guerra Mundial. Fuente: *University of British Columbia Library*. Rare Books and Special Collections. *World War I 1914-1918 British Press photograph collection*. RBSC-ARC-1636-BC-1763-1740

Ejército. Nueve batallones pesados que agrupaban 324 carros de combate *Mark V* liderarían el ataque, mientras que dos batallones ligeros con 96 carros medios *Mark A Whippet* explotarían el avance. Se mantuvieron en reserva 42 carros, otros 120 se utilizaron en labores de suministro y 22 portando cañones u obuses, a modo de artillería autopropulsada. Se trató del mayor número de carros de combate jamás concentrado en un solo lugar, totalizando 604 vehículos. Los medios blindados, gracias a una meticulosa planificación, sorprendieron al ejército alemán rompiendo sus líneas de forma devastadora.

La ofensiva no conquistó demasiado terreno pero, sin embargo, quebró de forma irreparable el frente enemigo. Unos meses después, el 11 de noviembre, se firmaría el armisticio que pondría fin a la Primera Guerra Mundial. Los carros de combate surgidos, como fantasmas, de la niebla, inclinaron en unas horas la suerte de la guerra a favor de los aliados. El motor de explosión y el blindaje se habían impuesto en los campos de batalla de la historia, definitivamente, sobre el caballo y las masas de infantería, inhabilitando a las ametralladoras, alambradas y sistemas de trincheras.

Las teorías de Liddell Hart, Guderian y otros visionarios, predecían que la caballería había muerto para el combate, incluso para los reconocimientos³. Los carros de combate y la aviación serían las nuevas armas que dominarían las próximas guerras. La artillería sería autopropulsada, debiendo crearse un nuevo tipo de infantería transportada en vehículos blindados todoterreno para cooperar con los nuevos amos del campo de batalla: los carros de combate. Solo dos regímenes autoritarios, la Rusia de Stalin y la Alemania hitleriana, comprendieron en su totalidad las posibilidades de futuro del arma acorazada.

Los carros de combate iban a cambiar la forma de entender los ejércitos de tierra y el rumbo de la historia militar. Como seguidamente tendremos oportunidad de ver, España no se quedó al margen de esta revolución tecnológica que se convertiría en pieza clave de todos los ejércitos modernos.

Primeros vehículos blindados en España

Sin embargo, antes de que el carro de combate, o carro de asalto en términos de la época, debutase en los campos de batalla europeos, el Ejército Español ya había identificado durante la Guerra de África la necesidad

³ HART, Liddell: *Memorias de un cronista militar*. Caralt, Barcelona, 1973 y GUDERIAN, Heinz: *Recuerdos de un soldado*. Inédita, Barcelona, 2007.

del empleo de vehículos blindados. Su principal función sería la protección de los convoyes de avituallamiento de los destacamentos, fortines y blocaos, aunque también la realización de acciones de castigo y policía⁴.

En esta línea, la Comisión de Experiencias de Artillería redactó el 7 de septiembre de 1909 el acta número 139 que contenía un informe titulado *Modelos de automóviles blindados propios para la campaña de Melilla*⁵, recomendando adquirir un camión blindado *Schneider*. Del resto de vehículos evaluados se consideraba también muy conveniente comprar «uno de los dos destinados á [sic] conducir ametralladoras». Debe aclararse que para la Comisión, siguiendo los criterios de la época, existían dos tipos de camiones blindados. Uno sería el destinado a conducir una ametralladora, mientras que el otro transportaría «tropas con fusil para ofender al enemigo con el máximo de seguridad». La Comisión de Experiencias de Artillería había estudiado diversos modelos de las casas *Schneider*, *Hotchkiss*, *Maudslay Motor Company*, *Süddeutsche Automobil-Fabrik Gaggenau* (S.A.G.), *Thornycroft*, *Armstrong Whitworth* y *Rheinische Metallwaaren- und Maschinenfabrik* (R.M.M.).

A la vista del señalado informe, en el mes de noviembre Alfonso XIII autorizó la adquisición del primer vehículo blindado del que se tienen noticias en la historia del Ejército español. Se trató de un camión *Schneider-Brillié* modelo 1909, con un peso de 5.500 Kg y equipado con un motor de 40 CV. Éste era capaz de transportar, además de al jefe de vehículo, conductor y dos tiradores, a diez fusileros⁶. Tras su llegada a España el 20 de junio de 1910 a través de la frontera de Irún⁷, fue asignado a la Escuela de Automovilismo de Artillería y matriculado como Artillería n.º 15⁸. Durante el periodo inicial se realizaron diversas pruebas para comprobar su rendimiento, que incluyeron viajes desde Madrid a Segovia a través del puerto de Navacerrada y del Alto del León.

Pero la situación militar en el Protectorado español llevó a que se decidiese la participación de este nuevo ingenio en la Guerra del Rif. Así,

⁴ DE MAZARRASA, Javier y AGUILAR, F. Javier: *Vehículos Blindados del Ejército Español*. Editorial San Martín, Madrid, 1980, pág. 4.

⁵ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1, leg. 67, «Acta de la Comisión de Experiencias de Artillería sobre modelos de automóviles blindados, propios para la campaña de Melilla».

⁶ MARÍN GUTIÉRREZ, Francisco y MATA DUASO, José M^a: *Los Medios Blindados de Ruedas en España. Un siglo de historia*. Quirón Ediciones, Valladolid, 2002, vol. I, p.13.

⁷ PÉREZ CALERO, Francisco: «Un centenario olvidado: el camión blindado Schneider. Primer vehículo blindado del ET», en *Ejército*, n.º 849, 2011, pág. 101.

⁸ CARABALLO FERNÁNDEZ DE MARCOS, Juan Carlos: «La automoción en el Ejército español (hasta la Guerra Civil Española)», en *Revista de Historia Militar*, n.º 120, 2016, pp. 30-33.

tras su transporte por ferrocarril a Málaga, el 17 de enero de 1912 llegó a Melilla. La primera misión del camión blindado fue su traslado, el 20 de enero, a Nador, al mando del comandante de Artillería Rafael de Carranza Garrido. Tres días más tarde viajó a Zeluán. El vehículo se utilizó con éxito en Marruecos a lo largo de todo el año, fundamentalmente en misiones de escolta y protección de convoyes. Pero fue también empleado en tareas de aprovisionamiento de posiciones avanzadas, vigilancia y protección de puntos sensibles, transporte de personal y evacuación de heridos. En 1913, habiendo concluido la campaña del Kert, se sustituyó su carrocería, siendo reconvertido en un camión normal de transporte.

Las pruebas a las que había sido sometido el *Schneider-Brillié* tras su llegada a España fueron tan satisfactorias que, antes de que concluyese el año 1910, se evaluó la posibilidad de adquirir otra unidad del mismo camión. Así, en el acta número 197 de la Comisión de Experiencias de Artillería, correspondiente a la sesión del 6 de diciembre de 1910, se señalaba que por Real Orden de 12 de noviembre se habían consignado 86.300 pesetas al Archivo Facultativo y Museo de Artillería «para la adquisición de dos camiones automóviles S. A. G. y otro *Schneider blindado*»⁹. Tal y como indica el acta, «*habiendose [sic] ultimado ya las gestiones entabladas con la casa Schneider*» se formuló un pliego de condiciones para la adquisición de dicho camión blindado en el que se especificaba que se trataría de un vehículo con una potencia de 40 caballos. En cuanto a su blindaje, «*protegerá la caja y todos los mecanismos estando dispuesto para que los soldados puedan hacer fuego en pié [sic] y de rodilla. Las planchas que se utilicen serán de acero iguales á [sic] las del camión blindado ya suministrado*». También se señalaba que el peso del blindaje no debía ser superior a unos 1.800 kg y que la «*carga útil que pueda transportar entre hombres y municiones*» fuese de unos 2.500 kg. Se especificaba que las planchas del blindaje deberían ser fácilmente desmontables para poder utilizar el vehículo «*como camión ordinario*». Como curiosidad, se señalaba que «*[s]u refrigeración será lo suficientemente energética [sic] para que no necesite repostarse de agua en todo un día [sic]*» y que «*[e]l depósito de gasolina tendrá la cabida suficiente para recorrer por lo menos cien kilómetros [sic]*». Así, en septiembre de 1911 se recibió el segundo *Schneider-Brillié* al que se le asignó la matrícula Artillería n.º 19. Poco después fue enviado a Tetuán siendo utilizado como fortín de ingenieros. Este vehículo fue repatriado en el año 1915.

⁹ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1, leg. 74, «Acta de compra de camión blindado de 40 Hp. de Schneider» (1910).

Camiones protegidos

En los años posteriores se recurrió a variados diseños nacionales propuestos por las Armas de Artillería e Ingenieros, dado que eran las que disponían de medios automóbiles. Pueden destacarse los desarrollados por la Maestranza de Artillería de Madrid sobre chasis *Landa* con los que se constituyó una sección de camiones blindados para la Comandancia de Melilla. Éstos tenían un blindaje de chapa de acero de 5 mm y su armamento consistía en una ametralladora *Hotchkiss* de 7 mm. Su tripulación la integraban dos tiradores, un conductor y un ayudante. Tres de estos vehículos (ARM¹⁰ 221, ARM 222 y ARM 224), que habían llegado a Melilla a mediados de noviembre de 1921, participaron en una operación en Ras Medua. Resultaron averiados dos de ellos, lo que llevó al capitán jefe de la unidad a informar negativamente sobre estos camiones blindados, propiciando que acabasen convertidos en vehículos de transporte.

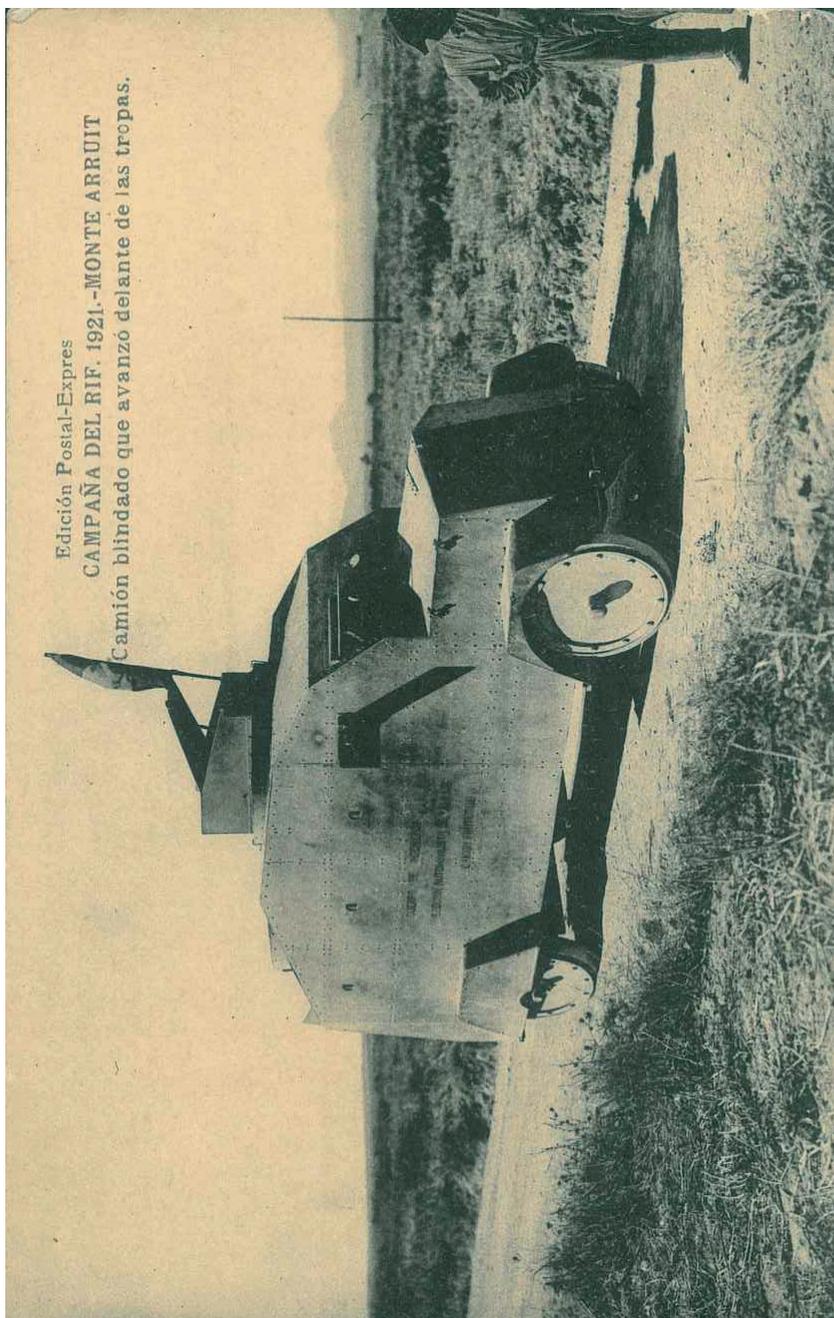
Previamente, en agosto de 1921, se habían recibido en Melilla los dos primeros camiones protegidos fabricados por el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones Militares del Arma de Ingenieros. Se trataba del número 1 (matriculado como ATM¹¹ 195) que tomaba como base un camión *Nash-Quad*, y el número 2 (matrícula ATM 1301), que se desarrolló a partir de un camión *Federal* cisterna, ambos de origen estadounidense. Estos vehículos harían servicios de protección entre el Zoco El Had y Casabona. El 29 de noviembre de 1921 llegaron a Melilla otros dos camiones protegidos, los números 3 y 4, con matrículas ATM 1301 y 1302. Dos más fueron recibidos en abril de 1922, los números 7 y 8, cuyas matrículas fueron ATM 1306 y 1307. En marzo de 1923 el Comandante General de Melilla solicitó once vehículos adicionales de este tipo, aunque sólo fue posible suministrar tres, los números 15, 16 y 17 con matrículas ATM 1314, 1315 y 1316¹².

El Centro Electrotécnico y de Comunicaciones Militares desarrolló también vehículos blindados utilizando el chasis de camiones *Benz* 4x2 modelo ET3, construyendo dos unidades (números 5 y 6 con matrículas ATM 1304 y 1305). El 3 de enero de 1922 llegaron a Melilla para integrarse en la Sección de Blindados del Grupo Mixto de Automóbiles y Radiotelegrafía, entrando en combate el día 8 de ese mismo mes. El 14 de marzo estos vehículos tomaron parte, junto al camión protegido *Nash-Quad*, en el bautismo de fuego de la Batería de Carros de Asalto de Artillería compuesta por seis

¹⁰ Automovilismo Rápido Militar.

¹¹ Automovilismo de Transporte Militar.

¹² MARÍN GUTIÉRREZ, Francisco y MATA DUASO, José M^a: op. cit., pp. 19-22.



**Camión blindado marchando delante de las tropas del coronel Riquelme en avance sobre Taxuda.
Fuente: Biblioteca Digital AECID (Madrid), colección: a2x, signatura VAL-799-22-3**

Schneider CA-1. También acompañaron a los *Renault FT-17* de la Compañía de Carros de Asalto de Infantería el día 18 de marzo en su primera acción de combate.

Sin embargo, la mayor serie de camiones protegidos fue construida sobre el chasis de vehículos *Latil*¹³. El denominado «camión protegido *Latil*» tenía un total de ocho tripulantes: jefe de vehículo, conductor, tirador, sirviente de ametralladora y seis fusileros. La primera serie, números 9 a 14 con matrículas ATM 1308 a 1313, se fabricó tomando como base el *Latil 4x4 TAR* modelo 1915. Los dos primeros ejemplares llegaron a Melilla el 5 de enero de 1923, dos más el 27 de febrero y los dos últimos embarcaron el 30 de noviembre en Málaga. Habiendo estado durante un tiempo en servicio en África, se consideraba que la potencia del motor (40 CV), al igual que sucedía con los camiones Nash-Quad, era insuficiente puesto que no podían superar pendientes por encima del 6%.

Dentro de la segunda serie, que incluía diversas mejoras, se fabricó un mayor número de unidades, esta vez tomando como base el vehículo *Latil* modelo NTAR-4. Los nuevos camiones protegidos, con números 18 a 31 (18 unidades), fueron fabricados entre 1924 y 1925. Las matrículas fueron ATM 188 a 192 para los fabricados en 1924, mientras que para los completados en 1925 fueron ATM 1628 a 1632 y ATM 1671 a 1674¹⁴. El interés por estos camiones lo demuestra un telegrama del Comandante General al General en Jefe fechado el 25 de julio de 1925¹⁵. En éste se pide que, puesto que los primeros cinco camiones blindados «[t]erminados y probados muy satisfactoriamente» habían sido destinados a la zona occidental, los cinco que estaban a punto de entregarse se destinasen a realizar operaciones en las llanuras del Muluya, Hasi-Berkán, Afsó y Metalsa, limítrofes con la zona francesa. En diversas comunicaciones se señala que otros cuatro camiones blindados estarían terminados a lo largo del mes de agosto para ser enviados a África.

Para ahorrar en costes, también se recurrió a montar paneles de chapa en camiones con el fin de proteger a los ocupantes, llevando a diversos camiones semiprotegidos. Aunque existen pocas referencias sobre éstos, pueden ser destacados tres camiones Hispano Suiza destinados al parque de artillería de Melilla. Tras su llegada al campamento de Dar Drius, el coronel jefe Miguel Dolla Lahoz informó el 15 de octubre de 1925 sobre las

¹³ CARABALLO FERNÁNDEZ DE MARCOS, Juan Carlos: op. cit., pp. 34-35.

¹⁴ MARÍN GUTIÉRREZ, Francisco y MATA DUASO, José M^a: op. cit., pp. 25-26.

¹⁵ Archivo General Militar de Madrid. Comandancia de Melilla. Camiones blindados. Rollo 597, legajo 1, carpeta 10, estante 13, año 1925.

condiciones de estos tres camiones Hispano Suiza bajo su mando¹⁶. Los vehículos, que se encontraban en la Maestranza de Artillería, habían sido agregados junto con un camión blindado *Krupp* a la unidad de Carros de Asalto a finales de septiembre de 1925. El reconocimiento del material le llevó a señalar en su informe que las planchas de los camiones eran «*atravesadas con balas de fusil hasta distancias de 50 metros*», el motor no era accesible desde el puesto del conductor, carecían de dispositivo de arranque interior, tenían excesivamente elevado el centro de gravedad y otros aspectos. Por todas estas cuestiones, consideraba que estos camiones eran «*impropios para otro servicio que no sea el de transporte de municiones o efectos por zonas batidas a distancias superiores a los 100 metros*».

Los camiones blindados y protegidos fueron unos vehículos de circunstancias, a pesar de lo cual participaron en numerosas operaciones y, en muchos casos, con gran heroicidad. Esto lo demuestra la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando al sargento del Arma de Ingenieros José García Marcos «*por su actuación en el combate librado el día 10 de diciembre de 1924, en la retirada de la columna de la posición del Zoco-el-Arbaá a la de Taranes, en repliegue general de la línea de Xanem*»¹⁷. El también sargento Francisco Rancaño Saville recibió la Medalla Militar con carácter individual (Real Orden de 15 de septiembre de 1922). Y a la unidad al completo, Grupo de Automóviles y Radiotelegrafía de Melilla, le fue concedida la Medalla Militar de forma la colectiva (Real Orden de 9 de septiembre de 1925) «*por su brillante actuación en los numerosos hechos de armas en que intervino en el Territorio de Melilla del 22 de agosto de 1921 al 1 de septiembre de 1924*»¹⁸.

MEDIOS

Carro ligero de asalto Renault FT-17

El interés del Ejército español por los carros de asalto surgió tras el análisis de las experiencias de los aliados en el frente occidental durante la Primera Guerra Mundial. De hecho, antes de que concluyese el conflicto bélico, la Sección de Artillería comenzó a realizar gestiones para adquirir un

¹⁶ Archivo General Militar de Madrid. Comandancia de Melilla. Camiones blindados. Rollo 597, legajo 1, carpeta 10, estante 13, año 1925.

¹⁷ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*, núm. 264, 9 de noviembre de 1932, pág. 271.

¹⁸ ARÉVALO MOLINA, Jacinto M.: «Los camiones protegidos de Ingenieros», en *Memoorial del Arma de Ingenieros*, n.º 66, 2002, pp. 155-156.

carro de asalto ligero, material del que carecía el Ejército español. A finales de octubre de 1918 se solicitó al Ministro de Estado que instase al agregado militar en París a que se interesase por el precio «*de un carro de asalto sistema Renault que deberá ser adquirido por esa Sección [Sección de Artillería] a la brevedad posible*»¹⁹. Tras intensas gestiones a diversos niveles, a finales de 1918 se cursó al gobierno francés una solicitud formal para la adquisición de un carro ligero *Renault* FT-17. Sin embargo, esta solicitud no fue procesada por la administración francesa hasta enero de 1919.

Tras diversos avatares, el 5 de marzo el Ministro de la Guerra propuso al Consejo de Ministros que se concediese autorización para la adquisición de un carro de asalto «*tipo Renault, reglamentario en el Ejército francés, armado con ametralladora, y con los accesorios y repuestos necesarios para su manejo, por el precio de cincuenta y dos mil quinientas pesetas (52.500 pts.), puesto en Irún*»²⁰. La autorización para que el Museo de Artillería lo adquiriese directamente a la casa *Renault* fue otorgada a través de Real Orden de 11 de marzo de 1919. Aunque el día 20 la casa *Renault* indicó que este asunto debía tratarse «*de Gobierno a Gobierno*», finalmente el 31 de mayo de 1919 el Gobierno francés cedió al gobierno español (Museo de Artillería) un carro de asalto *Renault* valorado en 59.850 francos. Este importe está especificado en la factura n.º 1650 certificada por el coronel Benítez, agregado militar de la Embajada de España en París, según nota del 29 de enero de 1923 de M. Barrail (agregado financiero de la embajada francesa en Madrid) al Excmo. Sr. General Jefe de la Sección de Artillería del Ministerio de la Guerra²¹.

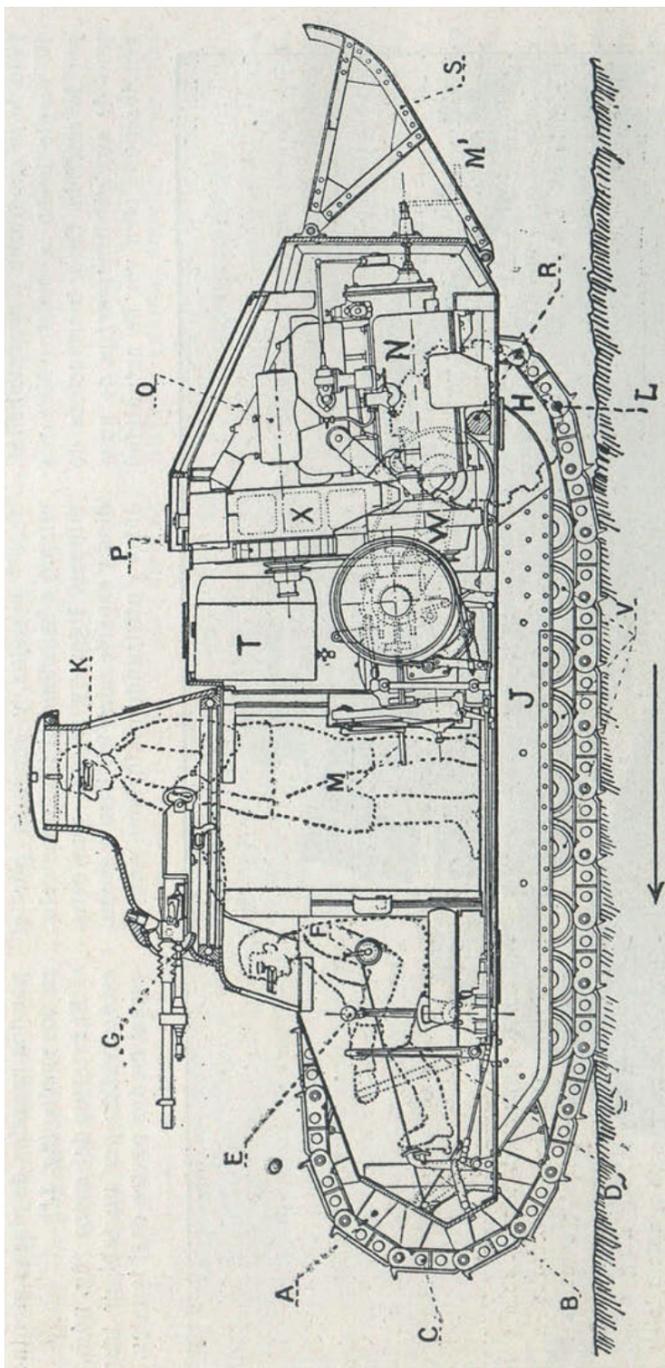
Previamente, en comunicación de 10 de marzo de 1919, el Ministro de la Guerra solicitaba al Ministro de Estado que, a través del embajador español en París, se solicitase autorización para que la casa *Renault Frères* de París cediese al Gobierno español un segundo carro de asalto con ametralladora. Una comunicación similar se emitió el día 13, esta vez solicitando que, de forma adicional a las solicitudes anteriores, se cediesen otros dos carros de asalto con cañón de 37 mm y 500 proyectiles para dicho cañón.

El *Renault* FT-17, cuya denominación de fábrica fue *Char Léger Renault F.T. modèle 1917*, puede ser considerado el primer carro de combate moderno puesto que fue pionero en utilizar la configuración básica que se ha utilizado hasta la fecha. Es decir, el arma principal está emplazada en una

¹⁹ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1., leg. 67, «Adquisición de ocho carros de asalto con ametralladora y dos con cañón de 37 mm. Renault» en 1919.

²⁰ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1., leg. 67, «Adquisición de ocho carros de asalto con ametralladora y dos con cañón de 37 mm. Renault» en 1919.

²¹ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1., leg. 67, «Adquisición de ocho carros de asalto con ametralladora y dos con cañón de 37 mm. Renault» en 1919.



Sección transversal de un carro de asalto Renault FT-17. Fuente: España Automóvil y Aeronáutica, año XIII, n.º 14, 30 de julio de 1919, pág. 4 (Biblioteca Nacional de España)

torreta que puede girar 360° y dicha torreta está situada en la zona media de la barcaza. El conductor de sitúa en la zona frontal y el motor en la parte posterior. Se trataba de un carro diseñado bajo el concepto de vehículo rápido, ágil y barato, cuyo objetivo era ser empleado de forma que saturase las defensas enemigas, a modo de enjambre, en contraposición a los carros pesados como el británico *Mark I*. El *Renault FT-17* sirvió como semilla alrededor de la cual se constituyeron las fuerzas acorazadas de la mayoría de los países más poderosos de la época, como Francia, la Unión Soviética y los Estados Unidos.

En junio de 1919 llegó a España el primer carro de combate ligero *Renault FT-17* equipado con ametralladora *Hotchkiss* de 8 mm. Su número de chasis era 68.352 y su matrícula militar ATM 1080. En un principio se rotuló la inscripción «ARTILLERÍA» a los dos costados de la barcaza, pese a que posteriormente el carro pasaría a depender de la Sección de Infantería de la Escuela Central de Tiro²², situada en Carabanchel (Madrid).

EL 23 de junio de 1919 la Comisión de experiencias, proyectos y comprobación del material de Guerra (Artillería), se hizo cargo en la Estación del Norte (Madrid) del carro de asalto, que fue conducido al Campamento de Carabanchel. La ametralladora *Hotchkiss* de 8 mm que portaba originalmente fue reemplazada por la reglamentaria de 7 mm en el Ejército español. En varios días y lugares se llevaron a cabo diversas pruebas para la evaluación del vehículo, algunas de ellas en presencia de Alfonso XIII, el Ministro de la Guerra y otras autoridades militares de la región. La evaluación del carro ligero fue recogida en el acta n.º 73, titulada «*Adquisición de 8 carros-ametralladora tipo Renault y dos carros-cañón de 37*», de 2 de julio de 1919²³. Como indica el título, tras estudiar el carro recibido se recomendó la adquisición de diez vehículos adicionales, divididos en ocho carros armados con ametralladoras *Hotchkiss* (por un importe de 52.500 francos cada uno) y dos con cañones de 37 mm (56.700 francos cada unidad)²⁴, además de 500 cartuchos por pieza. La autorización fue otorgada el 13 de agosto de 1919²⁵.

Sin embargo, tras un largo intercambio de comunicaciones e intensas gestiones del embajador español en París desde el verano de 1919, considerando la posibilidad de adquirirlos armados con la ametralladora *Hotchkiss* de 7 mm o incluso sin armamento, el gobierno francés declaró que no había

²² PÉREZ CALERO, Francisco: «Tres Centenarios de nuestro Ejército sin celebración», en *Ejército*, n.º 957, 2020, p. 60.

²³ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1., leg. 67, «Adquisición de ocho carros de asalto con ametralladora y dos con cañón de 37 mm. Renault» en 1919.

²⁴ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1., leg. 67, «vehículos armados»; 1810-1923.

²⁵ Gaceta de Madrid, núm. 226, 14 de agosto de 1919, p. 534 y Diario Oficial del Ministerio de la Guerra, núm. 180, 14 de agosto de 1919, p. 546.

vehículos disponibles para la venta. En consecuencia, se canceló la transacción. Tal y como comunicó a principios de noviembre el agregado militar en París, coronel de Estado Mayor Juan García Benítez, el gobierno francés contestó a las gestiones del embajador en París que «*los aliados han convenido en no ceder determinados elementos del material de guerra, entre ellos carros de asalto*»²⁶. Por este motivo, España comenzó a acercarse a otros gobiernos, incluidos los del Reino Unido y de los Estados Unidos, pero los esfuerzos realizados fueron infructuosos.



**El Rey Alfonso XIII (A) con el Ministro de la Guerra (B) y varios jefes y oficiales presencia a finales de junio de 1919 en el Campamento de Carabanchel las maniobras del primer *Renault FT-17* llegado a España.
Fuente: Regimiento Acorazado «Alcázar de Toledo» núm. 61**

²⁶ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1., leg. 67, «vehículos armados»; 1810-1923.

Tras el desastre a Annual en el verano de 1921, el Ejército español se dio cuenta de la importancia de disponer de las mejores y más modernas armas para su utilización en el Protectorado. Así, una comisión de la Escuela Central de Tiro visitó diversos países europeos con el objetivo adquirir carros de asalto. Consideraron que la mejor opción era el carro británico *Mark A Whippet*. Pero una serie de razones financieras y políticas llevaron a la comisión a decantarse de nuevo por la opción francesa²⁷. Se realizó la correspondiente solicitud y esta vez el gobierno francés consintió, probablemente al ver peligrar sus intereses en el norte de África. Así, se acordó la venta de diez carros FT-17 armados con ametralladoras y un único carro de mando, denominado en España FT-17 TSH. Este carro consistía en un chasis del FT-17 con la torreta reemplazada por una superestructura que estaba equipada con una radio de comunicaciones (telegrafía sin hilos, o TSH, en nomenclatura de la época). Este material, junto con los correspondientes repuestos, accesorios y camiones porta-carros *Renault FU-25* (por un valor total de 2.094.626 francos), permitirían crear una compañía de carros de asalto de Infantería. Podemos afirmar que es en este momento cuando comienza la historia de las unidades acorazadas en España.

El contrato para la adquisición a la casa *Renault* «de diez carros de asalto y uno de mando, piezas de repuesto para dichos carros y once camiones automóviles con su correspondientes piezas de repuesto» fue firmado el 26 de septiembre de 1921 en Madrid por el Comisario de Guerra



Carro de mando FT-17 TSH. Puede observarse que la torreta es reemplazada por una superestructura equipada con un equipo de comunicaciones. Fuente: Regimiento Acorazado «Alcázar de Toledo» núm. 61

²⁷ CANDIL, Anthony J.: *Tank combat in Spain. Armored Warfare During the Spanish Civil War 1936–1939*. Casemate Publishers, Havertown, 2021, pág. 27.

Interventor²⁸. El 17 de diciembre de 1921 llegó a Hendaya el material adquirido, siendo asignado al Arma de Infantería y encuadrados en una unidad afecta al batallón de instrucción de la Escuela Central de Tiro²⁹. La organización de dicho batallón había sido dispuesta por Real Orden Circular núm. 407, de 27 de octubre de 1919, para que sirviese «*de escuela permanente de combate*» a las tropas del Arma de Infantería. Los vehículos fueron presentados en la Escuela Central de Tiro en enero de 1922 y organizados en una compañía a base de dos secciones de cinco carros cada una, denominada Compañía de Carros de Asalto de Infantería. Como veremos, esta unidad sería enviada urgentemente a Marruecos, aunque el carro que portaba el numeral 5 permaneció en la Escuela para la realización de cursos y prácticas³⁰.

Tiempo después, y debido a la extensión de la campaña en el norte de África, se tomó la decisión de adquirir seis carros más para reponer bajas y para dotar a la compañía de carros de asalto de una tercera sección con vistas a su participación en acciones posteriores. Así, en el año 1925 fueron adquiridos al Gobierno francés «*6 carros de combate, tipo ligero, armados con ametralladoras, 6 camiones de transportes [sic] para los mismos, 12 juegos de rampas y 120.000 cartuchos*»³¹. En telegrama de 19 de agosto de 1925 se notificaba al Capitán General de la cuarta región Militar que el día 20 por la noche llegarían a la localidad de Port Bou los seis carros de asalto con sus accesorios y 120.000 cartuchos de ocho milímetros, conducidos por un suboficial francés³². Los gastos de transporte del material (cartuchería, carros de asalto y convoy) ascendieron a 6.652,85 francos.

Según una notificación de fecha 16 de diciembre de 1925 del 2º negociado de la Sección de Artillería, este material fue remitido y puesto a cargo del Parque de Artillería de Ceuta. Al llegar a su destino, las ametralladoras Hotchkiss «*modelo francés*» de 8 mm que montaban los seis carros de asalto de Infantería fueron reemplazadas por «*ametralladoras Hotchkiss modelo Español de 7 m/m*»³³.

²⁸ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1., leg. 67, «Contrato por el Museo de Artillería para la compra de diez carros de Renault» de 1921.

²⁹ MELÉNDEZ JIMÉNEZ, Adolfo: «Apuntes para la historia de las unidades de infantería de carros de combate del Ejército Español», en *Ejército*, n.º 312, 1966, pág. 25.

³⁰ DE MAZARRASA, Javier: *Blindados en España. 1ª parte: la guerra civil 1936-1939*. Quirón Ediciones, Valladolid, 1991, pp. 18-19.

³¹ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1., leg. 39, «Carros de asalto Renault, de Francia», de 1926.

³² Archivo General Militar de Segovia, sec. 2ª, div. 1ª, leg. 39, «Carros de asalto Renault, de Francia», de 1926.

³³ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1., leg. 39, «Carros de asalto Renault, de Francia», de 1926.

Carro de asalto pesado Schneider CA-1

Los carros ligeros de asalto de Infantería no fueron los únicos vehículos acorazados por los que el Ejército español se interesó a principios de la década de 1920. Por Real Decreto de 16 de septiembre de 1921, se aprobó la adquisición de «seis carros de asalto, una serie de accesorios y recambio, 2.700 cartuchos completos para granada rompedora, 6 camiones tractores con accesorios y recambios y 6 remolques para el transporte por carretera de los carros de asalto; siendo cargo su importe ascendente a 1.567.303 francos aumentando en los gastos de transporte hasta Irún, a la partida de 31.135.098,75 pesetas»³⁴. Se trataba del carro de asalto *Schneider CA-1*, vehículo que fue denominado en nuestro país carro pesado de Artillería M-16. Como hemos señalado, también se autorizó la compra de seis tractores de arrastre *Latil* con los correspondientes remolques porta-carro, repuestos y munición.

El *Schneider CA-1* había sido desarrollado durante la Primera Guerra Mundial utilizando el bastidor del tractor estadounidense *Holt* sobre el que se instaló una estructura blindada de 11 mm (posteriormente aumentada con planchas de 5 mm). Tenía unas dimensiones de seis metros de longitud, dos de ancho y una altura de 2,30 m, con un peso de 14,5 Tm. Estaba propulsado por un motor de 60 CV y poseía una autonomía de 80 kilómetros (u ocho horas de funcionamiento). El armamento lo componían un obús corto *Blockhaus Schneider* modelo 1916 de 75 mm en barbata y dos ametralladoras *Hotchkiss M1914* de 8 mm, una en cada lateral, colocadas en grandes rótulas³⁵. Su tripulación consistía en un teniente, un sargento, un cabo y cuatro artilleros. Su producción había cesado a finales de 1918.

El 26 de diciembre de 1921 llegaron a Madrid los seis carros de asalto *Schneider CA-1* junto al resto del material³⁶. Los números que correspondían a los vehículos, según se detalla en un escrito de 14 de junio 1922³⁷, eran los siguientes:

- carros de asalto *Schneider*, números 14 al 19
- camiones-tractores *Latil*, números 376 al 381
- remolques, números R-23 a R-28.

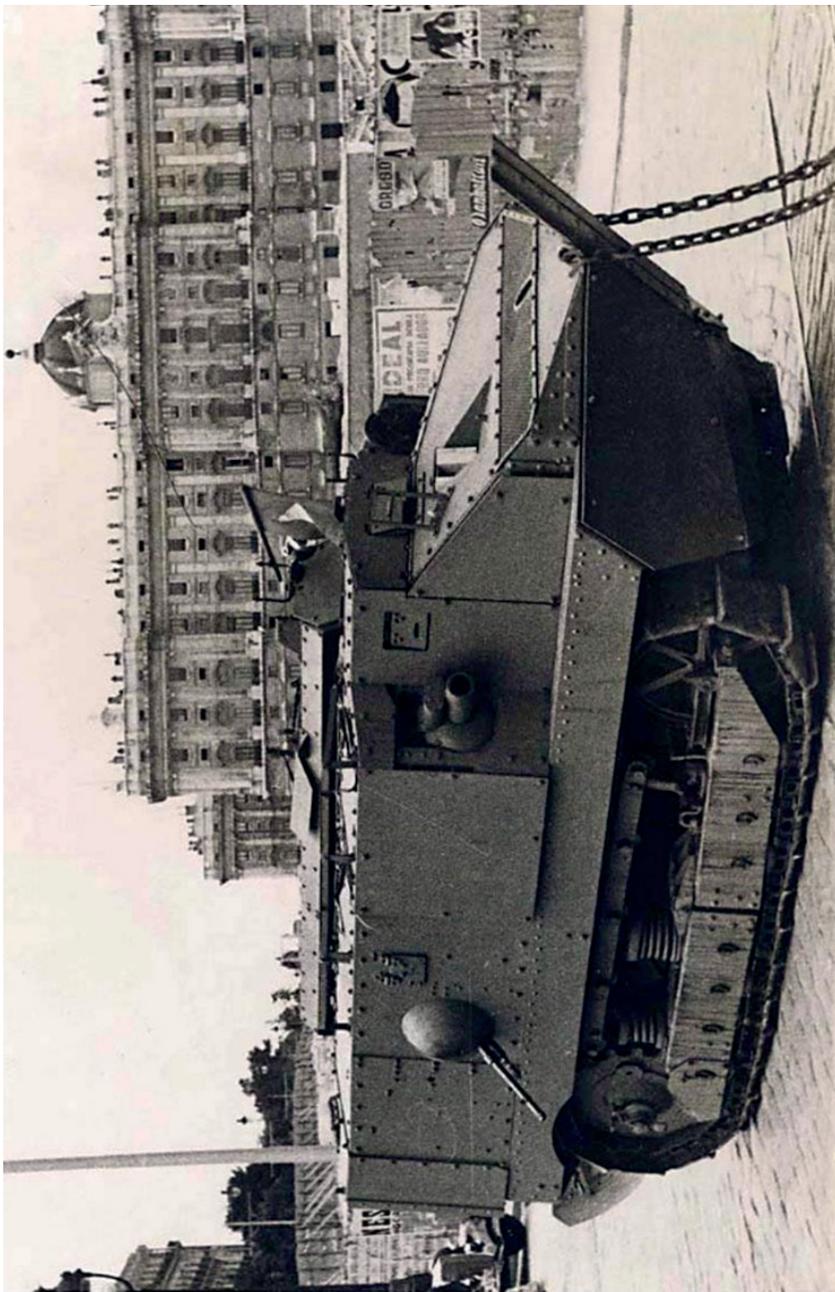
El material recibido se utilizó para crear una Batería de Carros de Asalto, dependiente de la Escuela Central de Tiro de Artillería.

³⁴ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1., leg. 67, «vehículos armados; 1810-1923».

³⁵ PÉREZ CALERO, Francisco: «Tres Centenarios de nuestro Ejército sin celebración», en *Ejército*, n.º 957, 2020, p. 62.

³⁶ CARABALLO FERNÁNDEZ DE MARCOS, Juan Carlos: op. cit., p. 38.

³⁷ Archivo General Militar de Segovia, sec. 2, div. 1., leg. 67, «vehículos armados; 1810-1923».



Carro de asalto de Artillería Schneider CA-1 en el cuartel de la Montaña.

Fuente: Regimiento Acorazado «Alcázar de Toledo» núm. 61



Obús de un carro de asalto *Schneider CA-1* conservado en el Museo de Medios Acorazados del Ejército de Tierra, situado en la Base Militar de «El Goloso». Fuente: Regimiento Acorazado «Alcázar de Toledo» núm. 61

Otros medios blindados y acorazados

El *Saint-Chamond Chenillette* modelo 1921 (M-21) fue un vehículo blindado desarrollado en Francia armado con una ametralladora de 7,92 mm y que poseía un tren de rodaje mixto de cadenas y ruedas. En teoría era posible cambiar de una propulsión a otra desde el exterior del carro en diez minutos³⁸. La Maestranza de Artillería de Melilla recibió en septiembre de 1923 siete ejemplares de este blindado para su evaluación. Los vehículos comenzaron desplazándose sobre ruedas en su traslado a Dar Drius. Se averió uno de ellos por lo que se tuvo que cambiar la propulsión a las cadenas. Este ejemplar terminó teniendo que ser remolcado. Al cabo de varios días de pruebas únicamente quedaron operativos dos blindados. Lógicamente, el capitán José Alfaro, al que se le había encomendado la tarea de evaluación de los vehículos, desaconsejó su adopción. El destino final de los vehículos no está documentado.

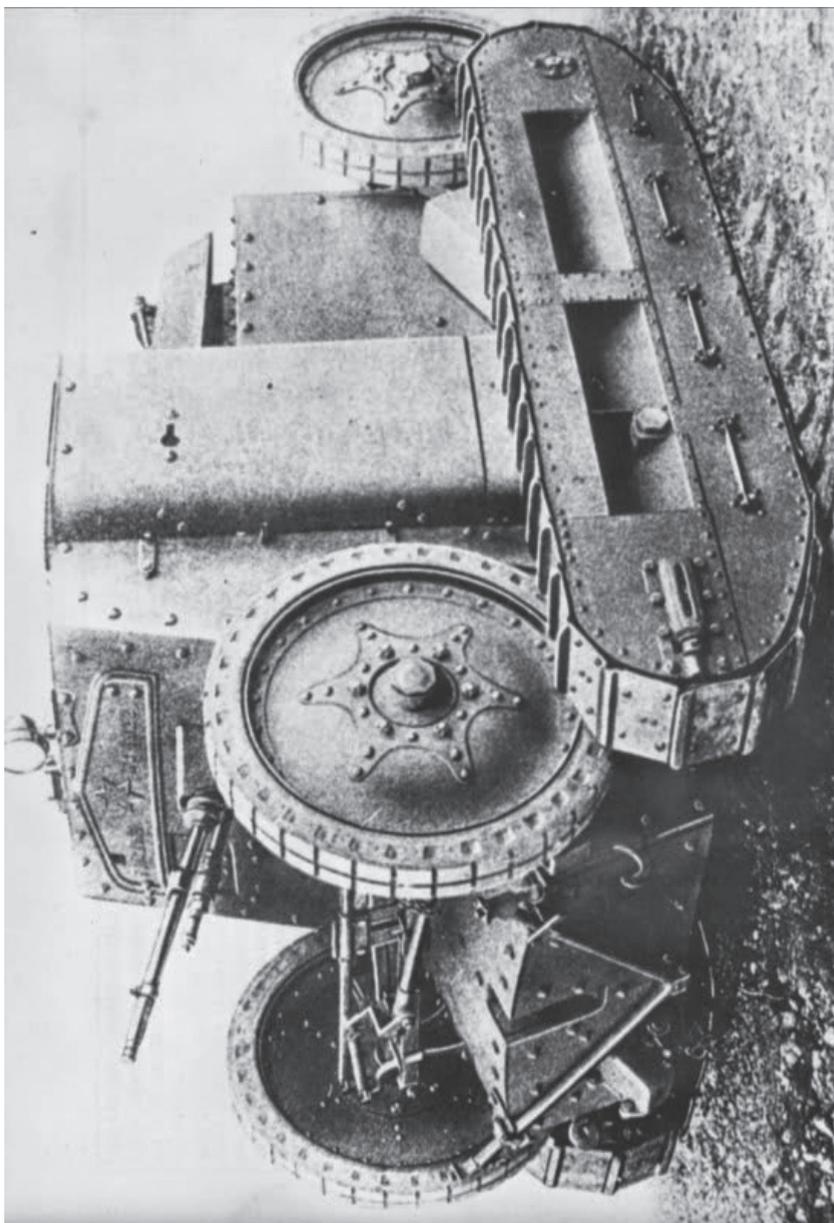
Por otra parte, el 13 de marzo de 1925 se autorizó la adquisición, con carácter experimental, de un carro de asalto *Fiat* tipo 3.000, modelo 1921, por un importe de 183.400 liras italianas (2.103.195 pesetas)³⁹. Se trataba de una versión del *Renault* FT-17 equipada con un motor *Fiat* 304 de 50 CV que permitía mover sus 5,5 Tm a una velocidad máxima de 25 km/h. Este vehículo fue inicialmente asignado a la Escuela de Conductores de Artillería de Segovia, adjudicándole la matrícula ATM 984. Poco tiempo después pasó a depender de la Escuela Central de Tiro⁴⁰.

En lo relativo a la producción nacional, en el año 1925 se inició en la Fábrica de Artillería de Trubia un proyecto de carro de combate que superase en todos los aspectos a los modelos en servicio, con vistas a ser ofrecido al Ejército. Se fabricó un primer prototipo que fue sometido a exhaustivas pruebas en la Escuela Central de Tiro de Carabanchel. Los resultados fueron muy prometedores, lo que propició que se crease un taller de carros de combate en terrenos de la Fábrica de Trubia. A lo largo del segundo semestre del año 1926 se construyeron en esta fábrica cuatro prototipos o carros de combate de preserie. Los cuatro vehículos, apenas finalizados en octubre de 1926, fueron llevados a la Escuela Central de Tiro de Carabanchel para su evaluación. En líneas generales las pruebas resultaron satisfactorias y las deficiencias señaladas tenían relativamente fácil solución. Se continuó trabajando en los cuatro carros de cara a corregir los defectos detectados,

³⁸ CARABALLO FERNÁNDEZ DE MARCOS, Juan Carlos: op. cit., pp. 44-45.

³⁹ *Gaceta de Madrid*, núm. 73, 14 de marzo de 1925, p. 1327.

⁴⁰ CARABALLO FERNÁNDEZ DE MARCOS, Juan Carlos: op. cit., pág. 44.



Vehículo blindado de origen francés *Saint-Chamond* modelo 1917, caracterizado por su tren de rodaje mixto de cadenas y ruedas. Fuente: Wikipedia

aunque a un ritmo muy lento. De hecho, no fue hasta 1928 cuando se iniciaron las pruebas con uno de los prototipos modificados. Los otros tres fueron terminados en 1931, 1934 y 1935⁴¹.



Carro de combate «Trubia» de fabricación nacional

⁴¹ DE MAZARRASA, Javier: *Blindados en España. Iª parte: la guerra civil 1936-1939*. Quirón Ediciones, Valladolid, 1991, pág. 25.

A pesar de que se empezó a hacer acopio de los materiales para fabricar una primera serie de doce carros y el Ejército determinó la organización de las unidades acorazadas en las que estarían encuadrados los carros «Trubia», el proyecto comenzó a languidecer hasta que se paralizó. Tras la revolución de octubre de 1934 tres de los carros, numerados 1, 2 y 3, fueron destinados al Regimiento de Infantería Milán, número 32, de guarnición en Oviedo⁴².

UNIDADES

Batería de Carros de Asalto de Artillería

Con los seis *Schneider CA-1* que habían sido adquiridos, por orden comunicada de 4 de enero de 1922 se organizó una *Batería de Carros de Asalto* dependiente de la primera sección de la Escuela Central de Tiro de Artillería⁴³. Ésta fue la primera unidad acorazada organizada en España y podríamos afirmar que fue la precursora de las actuales unidades autopropulsadas. El 22 de febrero se ordenó el transporte urgentísimo de los seis carros pesados de asalto y el correspondiente personal (oficiales, tropa y maestros de artillería) desde el Campamento de Carabanchel a la plaza de Melilla. Los carros salieron el día 28 de febrero a las 19 horas y cuarenta minutos con destino a Málaga⁴⁴. Tras notificarse el 4 de marzo al Alto Comisionado el retraso en la salida desde Málaga del vapor *Guillem Sorolla* señalando la imposibilidad de realizar las operaciones proyectadas⁴⁵, el material llegó a Melilla precisamente el martes 6 de marzo, día en que debían haber comenzado dichas operaciones.

La Batería de Carros de Asalto fue agregada a la Jefatura de Artillería de la Comandancia General de Melilla. El oficial al frente de esta unidad fue el capitán Carlos Ruiz de Toledo⁴⁶, quien posteriormente tendría un papel clave en el desarrollo del carro de combate «Trubia». Dos días después de su llegada a la ciudad de Melilla, los *Schneider CA-1* fueron trasladados a bordo de sus remolques porta-carros al campamento de Batel. Allí fueron puestos en servicio y se realizaron prácticas.

⁴² MORTERA PÉREZ, Artemio: *Los carros de combate «Trubia» (1925-1939)*. Quirón Ediciones, Valladolid, 1993, pág. 44.

⁴³ DE MAZARRASA, Javier: *Blindados en España. 1ª parte: la guerra civil 1936-1939*. Quirón Ediciones, Valladolid, 1991, pág. 16.

⁴⁴ Archivo General Militar de Madrid. Archivo de la Comandancia General de Melilla. Material de Artillería. Tanques. Rollo 468, estante 2, cuerpo 7, tabla 4, legajo 315, carpeta 6, 1922.

⁴⁵ Archivo General Militar de Madrid. Archivo de la Comandancia General de Melilla. Material de Artillería. Tanques. Rollo 468, estante 2, cuerpo 7, tabla 4, legajo 315, carpeta 6, 1922.

⁴⁶ CARABALLO FERNÁNDEZ DE MARCOS, Juan Carlos: op. cit., pág. 38.

El 14 de marzo de 1922 recibieron su bautismo de fuego, protagonizando de esta forma la primera acción de las armas acorazadas del Ejército español en la operación contra las posiciones de Ambar⁴⁷ y Tuguntz. La Batería de Carros de Asalto entró en combate apoyando las fuerzas que ocuparon Ichtiuen, Tisingart, Sidi Salem y Kandussi. Esta unidad participó en otras acciones, como la llevada a cabo entre el 28 de mayo y el 7 de junio 1923 en la región de Tafersit, en la que se perdieron dos carros.

Por su brillante intervención en el Rif, la Batería de Carros de Asalto se hizo merecedora de la Medalla Militar Colectiva (Real Orden de 30 de abril de 1925). Anteriormente, el capitán D. Luis Ruano Peña había recibido la Medalla Militar Individual «*como recompensa a sus excepcionales méritos y comportamiento en distintos servicios y operaciones de campaña*»⁴⁸.

Compañía de Carros de Asalto de Infantería

Tras la llegada a España de los once carros *Renault* FT-17 en diciembre de 1921, diez con ametralladoras y un carro de mando del modelo FT-17 TSH, a principios de 1922 se creó la *Compañía de Carros de Asalto*, dependiente de la 3ª Sección (Infantería) de la Escuela Central de Tiro⁴⁹. La compañía se articuló en dos secciones de cinco carros con ametralladoras, una plana mayor de mando con el carro FT-17 TSH, además de una sección encargada de los servicios de compañía, tren y taller. Ésta disponía de una camioneta Ford para el apoyo logístico (víveres y cocina), dos camiones cisterna Hispano-Suiza, un camión taller (que no fue proyectado a la zona de operaciones, permaneciendo en Segovia) y dos «coches de turismo». En cuanto al personal de la unidad, la plantilla constaba de un capitán, dos tenientes, un brigada (auxiliar de compañía), ocho sargentos jefe de carro y cuarenta soldados. De los últimos, once eran conductores de carro, nueve mecánicos y veinte conductores de camión y suplentes⁵⁰.

La instrucción fue muy limitada, puesto que el 5 de marzo de 1922 el Capitán General de la primera región recibió del Ministro de la Guerra la orden de disponer «*con toda urgencia para el Martes [sic] siete del actual transporte urgentísimo desde la Escuela Central de Tiro a Melilla*» de seis

⁴⁷ Según la fuente que se consulte aparece como Ambar, Amvar o Anvar.

⁴⁸ Real Orden de 21 de septiembre de 1923, D.O. núm. 211, 23 de septiembre de 1923, pág. 1093.

⁴⁹ CANDIL, Antonio J.: *Carros de combate. Evolución, presente y futuro*. Isdefe, Madrid, 1999, pág. 86.

⁵⁰ CARABALLO FERNÁNDEZ DE MARCOS, Juan Carlos: op. cit., pp. 37-38.



Schneider CA-1 perteneciente a la Batería de Carros de Asalto del Arma de Artillería.
Fuente: Instituto de Historia y Cultura Militar

carros ligeros de asalto junto al personal correspondiente⁵¹. Se indicaba que se continuaría la instrucción en Melilla y que se utilizarían los carros de asalto «*si fuera necesario*». El día 6 se ordenó el transporte urgentísimo de cinco carros de asalto adicionales, junto con once camiones plataforma, una camioneta de víveres y las cajas con piezas de respeto correspondientes, además del personal respectivo. Este mismo día se puso a disposición de la unidad «*dos camiones tanques para gasolina*» que serían transportados de forma conjunta. La compañía partió finalmente hacia Málaga en tren militar 1008 el miércoles 8 de marzo a las 12:40 horas⁵². Tal y como comunicó el Gobernador Militar de Málaga por telegrama a la Comandancia General de Melilla⁵³, la unidad embarcó el día 12 en el vapor *Guillem Sorolla*⁵⁴ con salida a las 16 horas y llegada prevista en las primeras horas de la mañana del lunes 13. El vapor Sorolla llevaba, además de los once carros de asalto, once camiones plataforma, una camioneta (víveres), dos «camiones gasolina» y cuarenta y siete cajas de piezas de respeto. En lo referente al personal de la compañía, según se especificaba en el telegrama, viajaban a bordo cuatro capitanes, ocho sargentos y veinticuatro soldados.

De cara a su inmediata utilización y antes de ordenar su empleo, se solicitó al capitán jefe de la compañía de carros de asalto de Infantería, Vicente Valero Casañés, información sobre el estado y calidad del material, organización de la unidad, instrucción del personal y demás extremos de interés. Así, en escrito fechado el 13 de marzo de 1922 en Melilla, el capitán Valero Casañés describe la estructura, composición y estado de la unidad⁵⁵. Según su informe, la compañía disponía de «*diez carros y uno de telegrafía sin hilos*», «*cada carro con su correspondiente camión plataforma*» y estaba dividida «*en dos secciones de a cinco carros cada una. La sección es considerada como unidad táctica, maniobrera y de combate*». La compañía contaba con «*dos camiones tanques de gasolina, una camioneta de útiles, dos camiones para el personal, un camión taller y un automóvil rápido para el servicio del mando*». Sin embargo, se aclaraba que los camiones para el personal, el camión taller y el automóvil rápido no se habían incorporado a la unidad y estaban encargados a la casa *Renault*. Indicaba que los carros y camiones venían en perfecto estado «*a excepción de dos carros (los números 6 y 10)*

⁵¹ Archivo General Militar de Madrid. Transportes. Rollo 69, caja 2, carpeta 7, 1922.

⁵² Archivo General Militar de Madrid. Archivo de la Comandancia General de Melilla. Material de Artillería. Carros de asalto. Rollo 468, estante 2, cuerpo 7, tabla 4, legajo 315, carpeta 6, 1922.

⁵³ Archivo General Militar de Madrid. Rollo 446, legajo 293, carpeta 6, 1922.

⁵⁴ Este vapor desapareció antes del final de 1922.

⁵⁵ Archivo General Militar de Madrid. Rollo 446, legajo 293, carpeta 6, 1922.

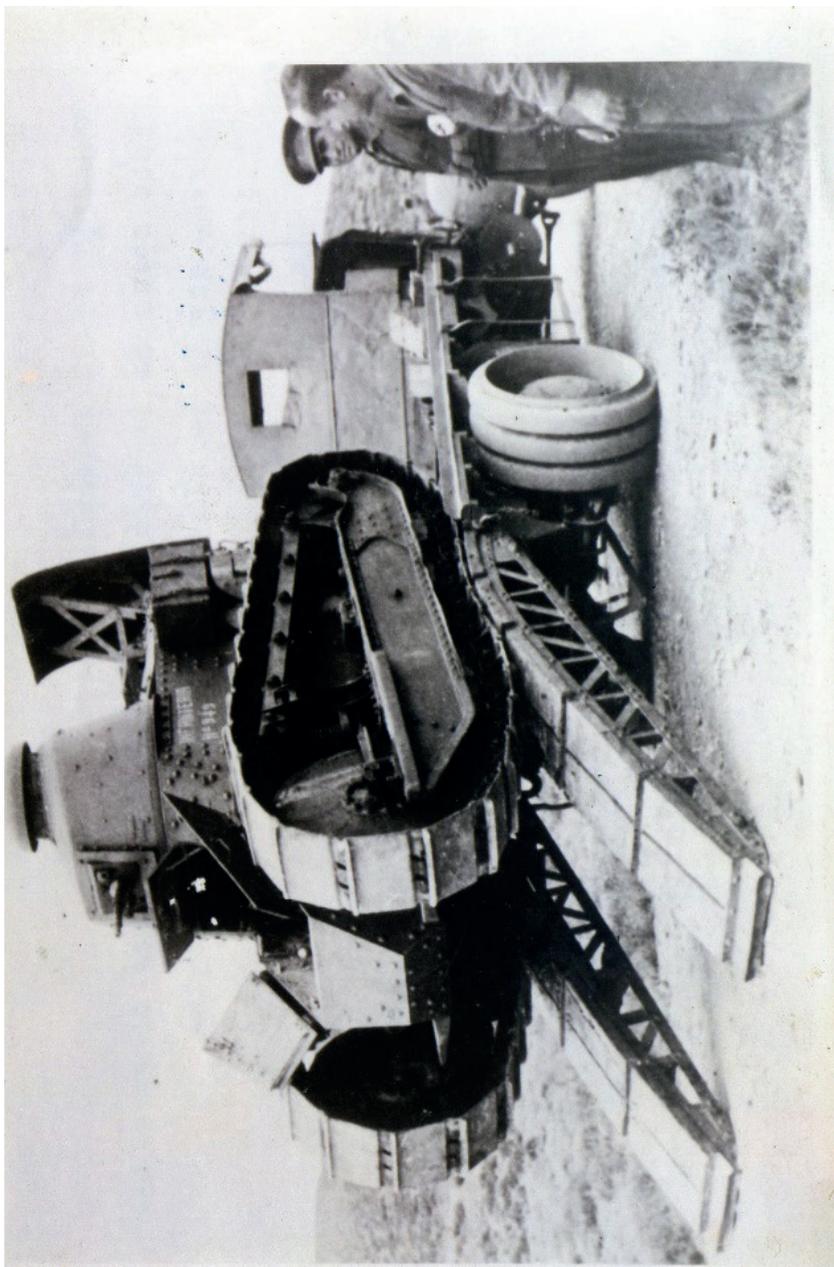
que han sufrido ligeras averías originadas durante las operaciones de embarque», pero que podían ser reparadas con rapidez. En cuanto al personal, se indicaba que la unidad contaba con nueve conductores instruidos para tripular los carros de asalto. Sobre los «sargentos ametralladores que han de ser Jefes de carro» se señalaba que los ocho que formaban parte de la unidad se habían incorporado el mismo día que embarcó la unidad en Madrid, por lo que carecían «de toda instrucción con respecto a su cometido en los carros de asalto, aunque conocen según propia afirmación, no comprobada todavía el mecanismo de la ametralladora Hotkins [sic]». De cualquier forma, prevista una acción de combate para el día siguiente y estimando que serían necesarios ocho días para la instrucción, el jefe de la unidad manifestaba que «sería un alto honor para los Capitanes de la Escuela de Tiro el ocupar el sitio de los ametralladores para tener dispuesta una unidad en esta inmediata operación». En Melilla fue imposible continuar la instrucción, puesto que al día siguiente se trasladaron al campamento de Dar Drius. Tres días más tarde se incorporaron al campamento de Ichtien, donde se unieron a las fuerzas del general Berenguer⁵⁶.

El 18 de marzo de 1922 tuvo lugar el bautismo de fuego de la Compañía de Carros de Infantería. Esta unidad, junto a la Batería de Carros de Asalto de Artillería y a la Sección Blindada de Ingenieros, apoyó el avance de dos de las tres banderas de la recién creada Legión Extranjera Española hacia el aduar de Ambar y las alturas que rodean Tuguntz⁵⁷. La Compañía de Carros de Infantería aportaría siete carros *Renault* FT-17, la Batería de Carros de Asalto seis carros *Schneider* CA-1 y la Sección Blindada de Ingenieros sus cinco camiones protegidos *Nash-Quad* y *Benz*. Debido a una combinación de problemas mecánicos, limitada instrucción de las tripulaciones, falta de coordinación con los fusileros, fallo en la comunicación de las órdenes y mal estado de la munición, tras la ocupación de Ambar y Yebel-Imelahen los carros se vieron obligados a replegarse, quedando dos abandonados (por agotamiento del combustible y malfuncionamiento de las ametralladoras). Éstos fueron volados con dinamita por los rifeños cuatro días después. En el combate de Tuguntz se perdieron un total de tres carros de asalto, motivo por el cual se instruyó un expediente⁵⁸.

⁵⁶ PÉREZ CALERO, Francisco: «Tres Centenarios de nuestro Ejército sin celebración», en *Ejército*, n.º 957, 2020, pág. 63.

⁵⁷ TOGORES, Luis E.: *Historia de La Legión española*. La Esfera de los Libros, Madrid, 2016, pág. 26.

⁵⁸ Según nota del Comandante de Estado Mayor solicitando datos al respecto requeridos por el General de Brigada Juez Instructor D. Juan García Aldave, fechado en Melilla el 20 de marzo de 1923. Archivo General Militar de Madrid. Rollo 446, legajo 293, carpeta 6, año 1922.



Renault FT-17 sobre un camión porta-carros, probablemente en la zona de Melilla.
Fuente: Instituto de Historia y Cultura Militar

OPERACIONES DESTACADAS. DESEMBARCO EN ALHUCEMAS

Entre muchas otras acciones de combate, puede destacarse la protagonizada el 5 de junio de 1923 por la Compañía de Carros de Asalto en Tizzi-Azza, por la cual el sargento Mariano García Esteban «*se hizo acreedor a la Cruz de la Real y Militar Orden de San Fernando*»⁵⁹, primera Laureada carrista. García Esteban, al mando de la sección de carros por baja del oficial jefe, estaba dirigiendo la unidad hacia las posiciones enemigas en Loma Roja desde el carro de asalto de Infantería número 9. A través de la mirilla de su carro penetró un proyectil disparado a muy corta distancia, produciéndole heridas que le causaron la pérdida del ojo derecho y graves lesiones en el izquierdo, con pérdida total de la visión. Sin ver el objetivo, sin retroceder y sobreponiéndose al intenso dolor, continuó haciendo fuego a ráfagas hasta consumir toda la munición, consiguiendo desalojar al enemigo y regresar a segunda línea⁶⁰. Al sargento García Esteban también le fue concedida la Medalla de Sufrimientos por la Patria (24 de septiembre de 1924)⁶¹ y la Medalla Militar (21 de noviembre de 1928) «*por su brillante actuación en el combate librado el día 5 de junio de 1923, para abastecer Tizzi-Azza, en el que tomó parte como ametrallador del equipo del carro blindado núm. 9*»⁶². Por los sucesos de ese día se concedieron dos Laureadas más, así como once Medallas Militares Individuales.

En total, las fuerzas acorazadas obtendrían durante la campaña en Marruecos dos Laureadas de San Fernando, la ya mencionada y la del sargento José García Marcos, así como dos Medallas Militares Individuales. En estas operaciones se encuentra el germen de las actuales fuerzas acorazadas españolas⁶³.

Durante el resto de la campaña en Marruecos, los carros de asalto se utilizaron a menor escala para brindar apoyo durante las retiradas, en operaciones punitivas, en la recuperación de vehículos con ruedas, en operaciones de reconocimiento con unidades de infantería y caballería, utilizando también los carros como tractores. Por tanto, la compañía se utilizó casi continuamente en operaciones a pequeña escala entre finales de 1922 y septiembre de 1925, pero siempre como equipo de apoyo de fuego a la infantería.

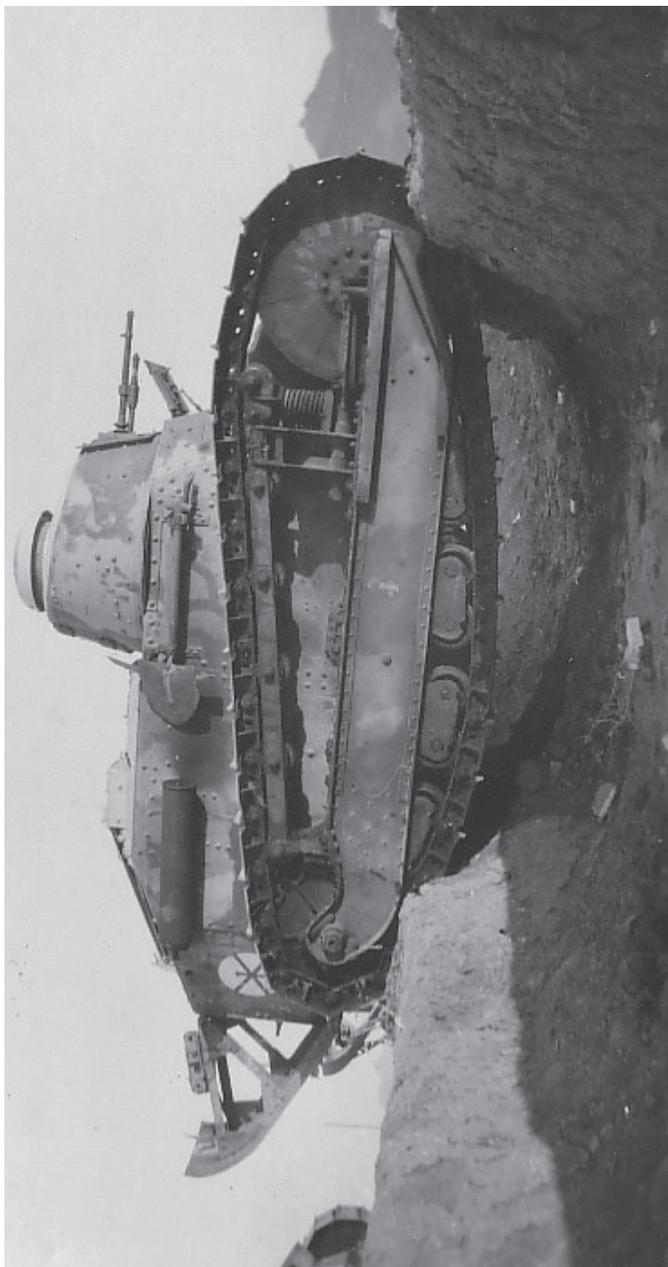
⁵⁹ Diario Oficial del Ministerio del Ejército, núm. 262, 28 de noviembre de 1928, pág. 545.

⁶⁰ Para un detallado y vívido relato de los hechos puede consultarse: SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, J. Luis: «Sargento de Infantería D. Mariano García Esteban; primer "carrista" laureado», en *Memorial de Infantería* n.º 40, 1999, pp. 57-63.

⁶¹ Diario Oficial del Ministerio de la Guerra, núm. 215, 25 de septiembre de 1924, p. 970.

⁶² Diario Oficial del Ministerio del Ejército, núm. 257, 22 de noviembre de 1928, p. 484.

⁶³ TOGORES, Luis E.: «Historia de las unidades acorazadas del Ejército español, 1922-1975», no publicado, pág. 3.



Carro de asalto lanzándose en persecución del enemigo durante el rudo combate de Tizzi-Azza del 5 de junio de 1923⁶⁵.
Fuente: Regimiento Acorazado «Alcázar de Toledo» núm. 61.

⁶⁴ Según se indica en Mundo gráfico, año XIII, n.º 606, 13 de junio de 1923, pág. 14 (Biblioteca Nacional de España).

Debe destacarse la operación del 8 de septiembre de 1925 puesto que ese día las fuerzas blindadas y acorazadas disponibles en España participaron en el primer desembarco militar anfibia con carros de la historia: el desembarco en Alhucemas. Esta acción fue también remarcable por tratarse de la primera operación combinada de la historia⁶⁵, participando en ella Francia y España. La primera oleada estaba integrada por los harqueños de Muñoz Grandes y los legionarios del coronel Franco, jefe de la columna. Junto a los 13.000 soldados que participaron en la acción, en las barcazas de desembarco K iban once *Renault FT-17* con la misión de dar cobertura a la infantería. Sin embargo, el fondo rocoso de la playa impidió que las lanchas de desembarco alcanzasen tierra firme en la primera oleada con el objetivo de constituir una cabeza de playa avanzada como estaba previsto, por lo que se dio la orden de no desembarcar. Harqueños y legionarios sin dudar un momento saltaron al agua, aunque teniendo que dejar embarcados a más de cincuenta metros de la orilla a los carros que tenían que darles apoyo. A mediodía las lanchas que transportaban los carros recibieron la orden de cambiar la playa de desembarco y, cerca de las tres de la tarde, comenzó el desembarco de los vehículos a la izquierda de la playa de La Cebadilla (que estaba minada). A las nueve de la noche todas las unidades estarían agrupadas en el campamento⁶⁶. Ya en tierra, los carros fueron enviados a vanguardia de la cabeza de playa con el objetivo de dar protección a las siguientes oleadas de efectivos, actitud que mantuvieron durante unas dos semanas.

Aunque durante el comienzo del desembarco los carros no pudieron actuar, en los días siguientes cumplieron la misión que se les tenía encomendada a pesar de la agreste orografía que rodeaba las playas de Alhucemas. Las fuerzas del general Saro avanzaron ampliando sin parar la cabeza de playa en una línea formada de izquierda a derecha por las columnas del coronel del Tercio Francisco Franco, del teniente coronel Miguel Campins y del coronel Benito Martín. En estas columnas iban integrados los *Renault FT-17*.

FIN DE LAS HOSTILIDADES. RETORNO A LA PENÍNSULA

Finalizada la guerra en Marruecos y tras la pacificación del territorio, la Compañía de Carros de Asalto de Infantería regresó en 1926 a la península. Poco después se produjo una reestructuración de la unidad.

⁶⁵ DACOBA CERVIÑO, Francisco José: *El Regimiento de Infantería Acorazada «Alcázar de Toledo», n.º 61*. Galland Books, Valladolid, 2012, pág. 15.

⁶⁶ CARABALLO FERNÁNDEZ DE MARCOS, Juan Carlos: op. cit., p. 42.

Grupo de Carros de Combate de Infantería

La nueva configuración de la unidad que encuadraría a los carros de asalto de Infantería fue especificada en una Real Orden Circular⁶⁷, disponiendo que se organizaría un *Grupo de Carros de Combate* en el Campamento de Carabanchel. Dicho Grupo, en el que fueron integrados los carros que habían sido repatriados, quedaría afecto a la 3ª Sección de la Escuela Central de Tiro. En la circular se detallaba la plantilla, determinando que el grupo estaría compuesto por dos compañías, una de carros *Renault* y otra de carros «Trubia». Las dos compañías tenían la misma estructura orgánica: Plana Mayor y tres secciones, constituyendo la tercera sección un escalón de carros de reemplazo y aprovisionamiento.

La primera compañía tendría en total quince vehículos y la segunda trece. Pero se especificaba que no se destinaría personal de plana mayor ni de la segunda compañía hasta que la fábrica de Trubia entregase el material que tenía en construcción. Por tanto, los vehículos blindados de los que realmente disponía el grupo eran los que habían retornado del norte de África, encuadrados en la denominada compañía de carros *Renault*. Según el artículo n.º 5 del Real Decreto número 5, de 31 de diciembre de 1926⁶⁸, «[e]l grupo de carros de combate de Infantería estará de guarnición en el Campamento de Carabanchel y constituido por dos compañías, se irá organizando a medida que se disponga del material que en su plantilla se le asigne».

A principios de 1931, y según la plantilla relativa a la Organización del Ejército en la Península publicada por el Ministerio del Ejército⁶⁹ (Estado n.º 12), el grupo de carros de combate contaba con dos compañías de carros. Una de ellas estaba equipada con carros *Renault* y compuesta por dos secciones de cinco carros cada una, además de una tercera sección (escalón de carros de reemplazo y aprovisionamiento) con cuatro vehículos y la Plana Mayor con un «carro radiotelegráfico». Probablemente los vehículos de la tercera sección no serían carros de combate, por lo que la compañía contaría con diez carros *Renault* FT-17 y un FT-17 TSH. La otra compañía estaba equipada con carros «Trubia» teniendo el mismo número de unidades, a diferencia de la tercera sección que sólo contaba con dos vehículos. Sin embargo, según se aclara «[n]o se destinará el personal de Plana Mayor ni el de la segunda compañía hasta que por la Fábrica de Trubia se entregue el material que tiene en construcción, como dispuso la real orden de 22 de noviembre de 1926 (D. O. núm. 265)». Por tanto, la segunda compañía continuaba a la espera de recibir los vehículos blindados.

⁶⁷ Diario Oficial del Ministerio de la Guerra n.º 265, 24 de noviembre de 1926, pp. 602-603.

⁶⁸ Gaceta de Madrid, número I, 1 de enero de 1927, pp. 8 y 9.

⁶⁹ R.O.C. de 15 de enero de 1931 (C.L. núm. 21).

Durante un prolongado periodo de tiempo desde que retornaron del norte de África, los carros se emplearían en ejercicios y maniobras, con algunas excepciones. Por ejemplo, con motivo de la sublevación del 15 de diciembre de 1930 en el aeródromo de Cuatro Vientos contra el régimen monárquico, las autoridades enviaron una columna a las órdenes del general Orgaz para sofocar la rebelión. En dicha columna se integraron los FT-17 del Grupo de Carros de Combate. También fueron utilizados para sofocar alteraciones del orden público en 1931.

En el mes de abril de 1931 España contaba con un total de trece carros *Renault* FT-17, cuyas matrículas militares eran ATM 947, 948, 949, 951, 952, 953, 954, 1080, 1517, 1521, 1523, 1525 y 1527⁷⁰.

Por su parte, una vez concluida la campaña de Marruecos, los *Schneider* CA-1 (M 16) permanecieron en la Comandancia de Melilla hasta el año 1929. Posteriormente regresaron a la Península, dos vehículos al Parque de Artillería de Madrid para proceder a su reparación y cuatro a la Escuela de Automovilismo de Artillería en Carabanchel⁷¹. Permanecieron en estado de semiabandono hasta el mes de julio de 1936. Al inicio de la Guerra Civil en 1936, los CA-1 se pusieron en funcionamiento y uno fue enviado la tarde del día 19 a asaltar el Cuartel de la Montaña (Madrid) y el día 21 se enviaron dos carros para sitiar el Alcázar de Toledo, de los que uno resultó destruido y el otro regresó a Madrid el 26 de septiembre. Todos los carros resultaron destruidos en los combates de los meses siguientes alrededor de la capital, restando únicamente sus cañones.

Regimientos Ligeros de Carros de Combate números 1 y 2

Por Decreto de 25 de mayo de 1931⁷² se organizaron «[d]os regimientos, de dos batallones, de carros ligeros de combate y un batallón de ametralladoras, a cargo, ambos del Arma de Infantería». También se organizó «un grupo, de dos escuadrones, de auto-ametralladoras-cañones» encuadrado en una división de Caballería independiente. Se trataba de la primera unidad blindada de Caballería. Fueron así creados los *Regimientos Ligeros de Carros de Combate n.º 1*, con guarnición en Madrid, y *n.º 2*, basado en Zaragoza⁷³. Cada una de estas unidades estaba equipada con

⁷⁰ MOLINA FRANCO, Lucas: op. cit., p. 17.

⁷¹ CARABALLO FERNÁNDEZ DE MARCOS, Juan Carlos: op. cit., pág. 43.

⁷² Diario Oficial del Ministerio de la Guerra número 114, martes 26 de mayo de 1931, pág. 477.

⁷³ Tras la clausura de la Academia General Militar de Zaragoza en 1931, el gobierno de la República estableció en sus instalaciones el Regimiento de Carros n.º 2.

cinco carros *Renault* FT-17, quedando los tres vehículos restantes en la Escuela Central de Tiro (Campamento de Carabanchel, Madrid), asignados a la sección de Infantería, para tareas de instrucción y la realización de cursos.

En cuanto al resto del material acorazado del Ejército español, el Regimiento de Infantería Milán n.º 3, de guarnición en Oviedo, disponía de tres carros «Trubia». Otros dos continuaban en la Fábrica de Trubia⁷⁴. La Escuela Central de Tiro tenía a su disposición una sección de carros de asalto *Schneider* CA-1 y los camiones protegidos utilizados en África estaban en el Parque Central de Artillería.

Los Regimientos de Carros n.º 1 y n.º 2 se estructuraron de la forma que se detalla seguidamente. Dos secciones del primer escalón y uno del segundo escalón (cinco carros de combate cada uno) formaban una compañía de primer escalón. Ésta, sumada a otra compañía de igual composición formaban un batallón y cada regimiento incluía dos batallones. De esta forma el número total de carros ligeros de combate era de sesenta. Pero la fuerza total de carros de cada regimiento, tras agregar un carro de telegrafía sin hilos (TSH, es decir, señales) y de mando a cada compañía, batallón y cuartel general del regimiento, era de 67 carros.

Sin embargo, los regimientos de carros eran unidades sólo en papel ya que, en la práctica, cada uno de ellos tenía únicamente asignados cinco de los *Renault* FT-17 supervivientes. En el Estado núm. 2 (Infantería) de la Colección legislativa del Ejército de 1934 (página 533) se detalla el número de vehículos de que disponía cada regimiento englobados en diversas categorías. De esta forma, el Regimiento de Carros de Combate n.º 1 tenía 14 vehículos: 2 motocicletas, un «coche rápido» de potencia superior a 16 CV, seis camiones de carga para tres toneladas en adelante y cinco tractores de potencia superior a 50 CV. Estos últimos serían los carros FT-17. Por su parte, el Regimiento de Carros de Combate núm. 2 disponía de un vehículo adicional: un ómnibus de potencia superior a 20 CV.

En vista de la situación, por Orden circular de 23 de junio de 1931, se dispuso que mientras no se dispusiese del material, «*los comandantes, oficialidad y tropa, formarán parte, en concepto de supernumerarios y para efectos administrativos, alojamiento y servicio de los regimientos de Infantería de las respectivas divisiones*» [...] «*quedando únicamente los coroneles y tenientes coroneles afectos provisionalmente a las planas mayores de las divisiones*»⁷⁵ (primera y quinta divisiones orgánicas).

⁷⁴ CANDIL, Antonio J.: *Carros de combate. Evolución, presente y futuro*. Isdefe, Madrid, 1999, pág. 87.

⁷⁵ Diario Oficial del Ministerio de la Guerra número 138, 24 de junio de 1931, pp. 906-907.

En el mismo documento se disponía algo análogo para el Grupo de Auto-ametralladoras Cañón de la división de Caballería, que debía ser organizado en Alcalá de Henares. De hecho, a este Grupo nunca se le llegó a asignar el material reglamentario, consistente en 32 automóviles blindados. Únicamente le fueron entregados, ya en 1935, una docena de camiones blindados que utilizaba la Guardia de Asalto⁷⁶. En un primer momento se consideró dotarlo con el automóvil semioruga de origen francés *Citröen-Kégresse-Schneider P-16* modelo 1929. En 1932 se trajo un ejemplar a España para su evaluación y fue trasladado a Marruecos para ponerlo a prueba en aquel territorio. Sin embargo, las pruebas a las que fue sometido no resultaron satisfactorias.

CONCLUSIONES

Tras la aparición del carro de combate en los frentes de batalla durante la Primera Guerra Mundial, el Ejército español comenzó a realizar gestiones para dotarse de vehículos oruga acorazados con los que crear nuevas unidades. Así, tras la recepción de los carros de asalto ligeros *Renault FT-17* y los pesados *Schneider CA-1*, se organizaron la Compañía de Carros de Asalto de Infantería y la Batería de Carros de Asalto de Artillería. Ambas unidades fueron enviadas urgentemente al norte de África y entraron en fuego en marzo de 1922 prácticamente sin instrucción.

Los vehículos acorazados combatieron junto a los camiones blindados de forma continua hasta la pacificación del territorio. Al finalizar la contienda, los carros de asalto ligeros de Infantería supervivientes fueron repatriados a la península y tiempo después los de Artillería.

En 1931 se produjo una reorganización de la compañía de Carros de Asalto, creándose dos nuevas unidades, el *Regimiento Ligero de Carros de Combate n.º 1*, con guarnición en Madrid, y el n.º 2, en Zaragoza. En el periodo de tiempo comprendido entre los años 1933 y 1935 tuvieron lugar algunas iniciativas para incrementar el grado de motorización del Ejército Español, pero sin resultado alguno. Al comienzo de la guerra civil, a partir del primero de los regimientos, se crearon las Fuerzas Blindadas del Ejército Popular, mientras que del segundo surgió el Batallón de Carros de Combate del Ejército Nacional. Esta unidad acabaría transformándose en la Agrupación de Carros de Combate que, terminada la contienda, se disolvió y se crearon cinco regimientos de carros de combate.

⁷⁶ MARTÍNEZ DE MERLO, Jesús: «Los carros de combate en la guerra de España», en *Ejército*, n.º 830, 2010, pág. 105.

La estructura resultante de las unidades acorazadas al final del periodo analizado parece contradecir el Decreto de la República del 25 de mayo de 1931 sobre la reorganización del ejército, que establecía que «*se atiende a la composición de las unidades tácticas elementales en perfecto acuerdo con los reglamentos*». Según Candil⁷⁷, en la época no había intención alguna de crear una gran fuerza de carros de combate bajo el control operativo de un único mando, como propusieron los principales teóricos británicos y alemanes de la guerra blindada. Las regulaciones no contemplaban la posibilidad de que un regimiento o batallón de carros operase como una unidad independiente. De esta forma, los regimientos de carros de combate en España eran fundamentalmente unidades administrativas, con los comandantes de batallón reducidos a una función de asesoría y enlace en las proximidades de la brigada o el cuartel general de la división. Las regulaciones del Ejército español preveían el apoyo limitado de los carros a los batallones de infantería, por ejemplo un pelotón de carros por batallón de infantería como la proporción habitual, aunque el componente blindado podría aumentarse al tamaño de una compañía si la defensa enemiga era muy fuerte. Este procedimiento fue implementado regularmente en la mayoría de las batallas de la Guerra Civil española en ambos bandos, probablemente debido al número reducido de unidades y a la peculiar geografía española.

En esta línea, resulta revelador que en el preámbulo del mencionado Decreto de mayo de 1931 se indicase que «*no puede contarse desde el tiempo de paz, con todo el material de guerra moderno necesario para la movilización, porque es complicado y costoso y se perfecciona de continuo*». Es decir, se condenaba al Ejército a no disponer de material de guerra moderno.

Agradecimientos

El autor agradece los muy valiosos comentarios del coronel D. Jesús Martínez de Merlo que, sin duda, han contribuido a la mejora del manuscrito original. Se reconoce asimismo la enorme amabilidad del Coronel Jefe del Regimiento Acorazado «Alcázar de Toledo» núm. 61, D. Jesús Ángel Garrido Robres, quien ha proporcionado material gráfico de inestimable valor documental.

⁷⁷ CANDIL, Anthony J.: *Tank combat in Spain. Armored Warfare During the Spanish Civil War 1936–1939*. Casemate Publishers, Havertown, 2021, pág. 40.

BIBLIOGRAFÍA

- ABENGOCHEA JIMÉNEZ-ALFARO, Ángel: «Jinetes especialistas en carros de combate (I). El distintivo de carros de combate de Caballería», en *Memorial de Caballería*, n.º 84, 2017.
- ARÉVALO MOLINA, Jacinto M.: «Los camiones protegidos de Ingenieros», en *Memorial del Arma de Ingenieros*, n.º 66, 2002.
- CANDIL, Antonio J.: *Carros de combate. Evolución, presente y futuro*. Isdefe, Madrid, 1999.
- : *Tank combat in Spain. Armored Warfare During the Spanish Civil War 1936–1939*. Casemate Publishers, Havertown, 2021.
- CARABALLO FERNÁNDEZ DE MARCOS, Juan Carlos: «La automoción en el Ejército español (hasta la Guerra Civil Española)», en *Revista de Historia Militar*, n.º 120, 2016.
- DACOBIA CERVIÑO, Francisco José: *El Regimiento de Infantería Acorazada «Alcázar de Toledo» n.º 61*. Galland Books, Valladolid, 2012.
- DE MAZARRASA, Javier: *Blindados en España. 1ª parte: la guerra civil 1936-1939*. Quirón Ediciones, Valladolid, 1991.
- DE MAZARRASA, Javier y AGUILAR, F. Javier: *Vehículos Blindados del Ejército Español*. Editorial San Martín, Madrid, 1980.
- MARÍN GUTIÉRREZ, Francisco y MATA DUASO, José M^a: *Los Medios Blindados de Ruedas en España. Un siglo de historia*. Quirón Ediciones, Valladolid, 2002, vol. I.
- MARTÍNEZ DE MERLO, Jesús: «Los carros de combate en la guerra de España», en *Ejército*, n.º 830, 2010.
- MELÉNDEZ JIMÉNEZ, Adolfo: «Apuntes para la historia de las unidades de infantería de carros de combate del Ejército Español», en *Ejército*, n.º 312, 1966.
- MOLINA FRANCO, Lucas: *El carro de combate Renault FT-17 en España*. Galland Books, Valladolid, 2020.
- MORTERA PÉREZ, Artemio: *Los carros de combate «Trubia» (1925-1939)*. Quirón Ediciones, Valladolid, 1993.
- PÉREZ CALERO, Francisco: «Tres Centenarios de nuestro Ejército sin celebración», en *Ejército*, n.º 957, 2020.
- : «Un centenario olvidado: el camión blindado Schneider. Primer vehículo blindado del ET», en *Ejército*, n.º 849, 2011.
- TOGORES, Luis E.: *Historia de La Legión española*. La Esfera de los Libros, Madrid, 2016.
- : «Historia de las unidades acorazadas del Ejército español, 1922-1975», no publicado.
- ZALOGA, Steven J.: *The Renault FT Light Tank*. Osprey Publishing Ltd., London, 1988.

TANQUES Y BLINDADOS EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Lucas MOLINA FRANCO¹

RESUMEN

En la Guerra Civil española (1936-39) se estrenarían en combate elementos acorazados y blindados de los ejércitos más potentes del momento, constituyendo un campo de pruebas de primera magnitud para este tipo de máquinas de guerra, descartándose ciertas tendencias y reforzando otras líneas de actuación. Pero lo verdaderamente importante fue la puesta en escena del magnífico material de esta clase fabricado por la Unión Soviética, sorpresa, sin duda alguna, para alemanes e italianos que vieron como sus carros y blindados nada tenían que hacer frente a la calidad, rapidez, movilidad y, sobre todo, potencia de fuego, de los ingenios rusos, que superaron a todos los demás en los campos de batalla del conflicto español.

Por ello las autoridades sublevadas tuvieron que plantearse múltiples alternativas para hacer frente a los carros y blindados soviéticos, alternativas que pasaron por solicitar material más potente a sus aliados –opción descartada por ambos suministradores– e incluso modificar los vehículos existentes para dotarlos de armamento más efectivo contra sus enemigos. Al final dio resultado otra táctica mucho más barata y sencilla que comprar o construir

¹ Doctor en Historia.

carros mejor armados; y esa táctica no fue otra que la de capturar carros y blindados a sus legítimos propietarios, los republicanos, y ponerlos en servicio en las unidades acorazadas del Ejército de Franco. Los apresamientos de este material fueron constantes durante toda la guerra, llegando a premiarse a la tropa por la captura de los mismos. No cabe duda de que el mejor y más importante suministrador de medios blindados al bando nacional, en el curso de la Guerra Civil española, fue el propio Stalin,... sin pretenderlo.

En este trabajo se detallan todas y cada una de las fuerzas acorazadas que se enfrentaron en España entre 1936 y 1939, haciendo un recorrido histórico por las principales operaciones militares del conflicto y la participación en ellas de los materiales que se concitaron en la arena española en el transcurso de la contienda civil.

PALABRAS CLAVE: Tanques. Carros de Combate. Blindados. «Panzer». Guerra Civil española.

ABSTRACT

In the Spanish Civil War (1936-39) armoured elements from the most powerful armies of the time would make their debut in combat, constituting a first-rate testing ground for this type of war machines, disregarding certain tendencies and reinforcing other action lines. But what was truly important was the staging of this class' magnificent material manufactured by the Soviet Union, a real surprise, undoubtedly, for Germans and Italians who saw how their tanks and armour were powerless before the quality, speed, mobility and, above all, firepower, of the Russian equipment, which surpassed all others on the battlefields of the Spanish conflict. Because of this, the rebel Command had to study multiple alternatives to confront the Soviet tanks and armoured vehicles, alternatives that included requesting more powerful material from their allies – an option ruled out by both suppliers – and even modifying existing vehicles to equip them with more effective weapons against their enemies. In the end, another procedure turned out, one much cheaper and simpler than buying or building better-armed tanks; and that procedure was none other than to capture tanks and armored vehicles from their legitimate owners, the Republicans, and put them into service in the armoured units of the Franco's Army. The seizures of this material were constant throughout the war, and included rewarding the troops for their capture. There is no doubt that the best and most important supplier of armored elements to the national side, during the Spanish Civil War, was, unwillingly, Stalin,... without intention.

This work details each and every one of the armoured forces that fought in Spain between 1936 and 1939, performing a historical journey through the main military operations of the conflict and the participation in them of the materials that were used in the Spanish arena in the course of the Civil War.

KEY WORDS: Tanks. Armoured Vehicles. Armoured means. «Panzer». Spanish Civil War.

* * * * *

INTRODUCCIÓN

La aparición en la Primera Guerra Mundial del llamado «Tanque» o «Carro de Combate», revolucionó, en cierta medida, el arte de la guerra. Se trataba de un ingenio blindado que proporcionaba cierta protección a sus tripulantes o sirvientes contra armas ligeras, que se desplazaba por cualquier clase de terreno, con más o menos facilidad, y que poseía capacidad hacer fuego con las armas que podía llevar en su interior.

El carro de combate Renault FT-17 –tanque, en la nomenclatura de la época– fue un diseño inusual entre los ingenios fabricados en aquellos tiempos por los distintos países en conflicto, incluida la propia Francia. Los Schneider CA, Saint Chamond M-16, Mark I, Mark IV, Mark V, A7V... eran, todos, mucho más grandes, pesados, lentos y, por lo tanto, más vulnerables en los campos de batalla europeos que el carro que nos ocupa. Tras las primeras batallas en las que participaron estos nuevos ingenios, los estados mayores de los ejércitos enfrentados hicieron sus valoraciones y analizaron sus necesidades.

El general francés Jean Baptiste Estienne defendía la teoría de que era mucho más importante para el desarrollo de las operaciones contar con blindados pequeños, maniobrables, rápidos y económicos, que se pudieran producir en grandes cantidades y por tanto, usar en masa en el campo de batalla.

El fabricante de automóviles Luis Renault entendió a la perfección el planteamiento de Estienne, y desarrolló un modelo adaptado a los parámetros planteados por el general: suficientemente rápido y maniobrable para operar en un terreno tan difícil como es un campo de batalla lleno de obstáculos, suficientemente protegido para sufrir los ataques de armas ligeras de todo tipo, y suficientemente armado para liquidar las defensas

enemigas –materiales o humanas–. Para esto último estaba dotado de una pequeña torre giratoria blindada donde se acoplaba el armamento –ametralladora o cañón–, lugar desde el que el tirador haría fuego protegido por la coraza.

El prototipo del nuevo FT-17 se probaría en febrero de 1917, siendo tan satisfactorio que antes de terminar el mes el ejército francés encargó las primeras 150 unidades, cuyo nombre desde ese momento fue «*Char Léger Renault F.T. modèle 1917*». Tres meses más tarde el pedido se incrementaría hasta los 1.000 ejemplares².

España, que no tomó parte en la Primera Guerra Mundial, compraría varios modelos de carros de combate franceses a lo largo de los años 20, para emplearlos en la guerra de Marruecos, desarrollando, así mismo, un modelo autóctono en la Fábrica de Trubia (Asturias), diseñado por un veterano de las unidades marroquíes, el capitán Ruiz de Toledo.

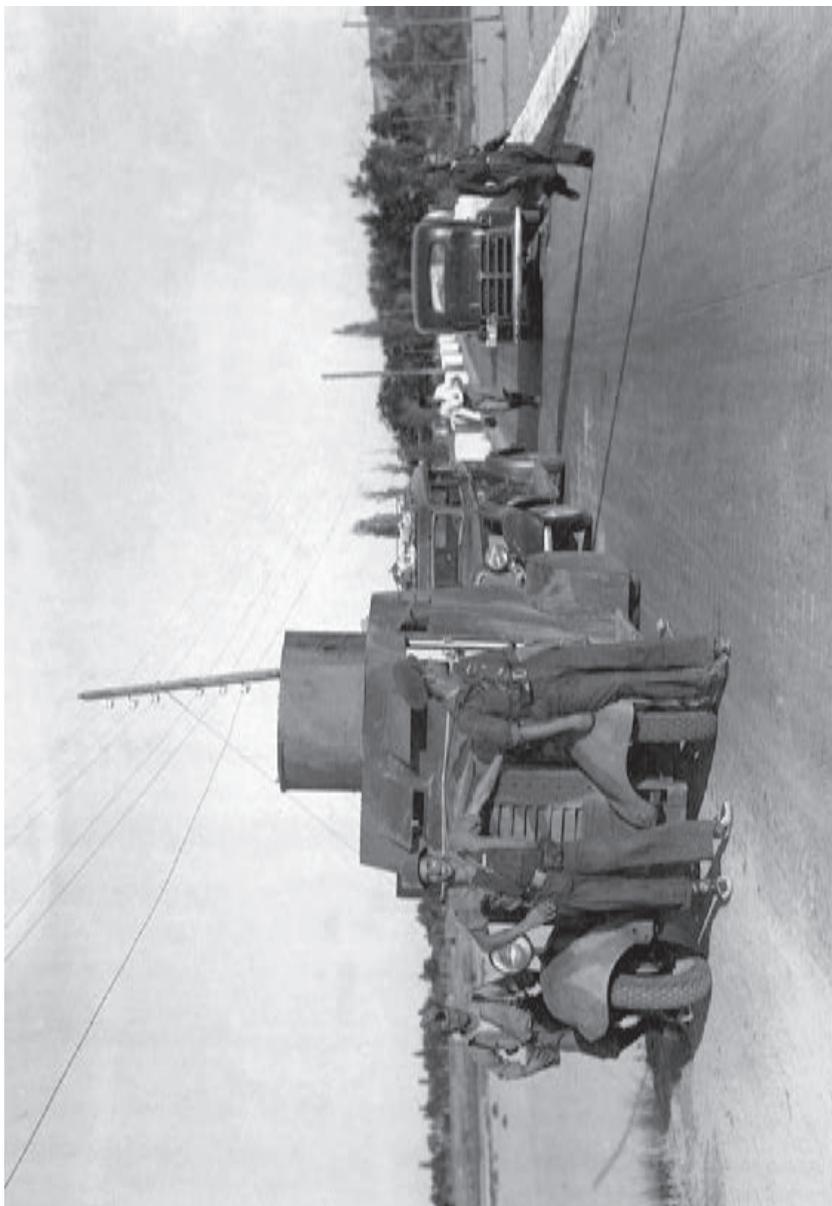
En 1925 se adquirió para su estudio un ejemplar fabricado en Italia denominado Fiat-3000 (copia del Renault FT-17) y a comienzos de la década de los años 30 se encargarían, a la industria nacional una serie de camiones blindados y armados con ametralladora, destinados a servir en las unidades de choque de la Guardia de Asalto –cuerpo de seguridad fundado en la época de la Segunda República– y en el Grupo de Autoametralladoras-Cañón de Caballería, ubicado en Aranjuez.

La sublevación del 18 de julio de 1936 en España

El día que se produjo la sublevación de una parte del Ejército español contra el gobierno del Frente Popular, había en España dos regimientos ligeros de carros de combate, el n.º 1 con sede en Madrid y el n.º 2, en Zaragoza, creados ambos por Orden Circular de 23 de junio de 1931, pocos meses después de proclamada la República, en plena fiebre reformadora del ministro de la Guerra, Manuel Azaña.

Teóricamente, cada regimiento debería de haber contado en plantilla con no menos de 50 carros de combate, organizados en un batallón de tres compañías, a tres secciones cada compañía y a cinco carros cada sección, a lo que habría que sumar los carros de mando de batallón y compañía, aunque la realidad era bien distinta: cada uno encuadraba únicamente una sección de cinco carros Renault FT-17 supervivientes de África, todavía en

² Petrequin, J.B. y Villatoux, P. *Renault FT-17 Le char de la Victoire*, Memorabilia, Paris, 2018, pág. 16



En 1936, los blindados «Bilbao» Mod. 1932, eran reglamentarios en la Guardia de Asalto y en el Grupo de Autoametralladoras de Caballería

servicio. Otro Renault permanecía en la Escuela Central de Tiro, sita en el campamento de Carabanchel (Madrid), asignado a la sección de Infantería donde compartía local con un Fiat 3000. Al parecer otro FT-17 estaba en la Fábrica de Artillería de Sevilla, en reparación.



Los carros Renault FT-17 supervivientes de la campaña de Marruecos, formaban los dos regimientos de carros de combate existentes en la España de 1936

El estado operativo de todos los carros era más bien malo, pues no en balde tenían ya casi 20 años y dos guerras a sus espaldas. Parece ser que el mismo día 20 de julio, se emplearon algunos FT-17 para sofocar la sublevación del Regimiento «Wad Ras» n.º 1, y contra los sublevados en el campamento de Carabanchel³.

³ Marín, F. y Mata, J. M^a. *Carros de combate y vehículos de cadenas del Ejército español. Un siglo de historia*. Quirón Ediciones, Valladolid, 2002, pág. 157.

El 25 de julio se constata la presencia de la sección de FT-17 del Regimiento de Carros n.º 1 en el Puerto del León (Guadarrama), donde uno de los carros sería destruido y caería en poder de los sublevados días después.

Los cinco FT-17 del Regimiento de Carros n.º 2 iniciaron su participación en el conflicto encuadrados en la columna del comandante Ricardo Blasco, en misiones de protección de las fuerzas del ejército en los alrededores de Zaragoza. El 1 de agosto, embarcaron en ferrocarril en dirección a Aranda de Duero, donde fueron cargados en camiones y enviados a Robledo (Somosierra) para incorporarse a la columna del coronel García Escámez y apoyarla en su avance sobre Buitrago. Tras esta operación, tres de los carros volverían a Zaragoza, tomando parte en diversas operaciones en la zona de Almodóvar, y asegurando la carretera Zaragoza-Huesca. Los otros dos carros Renault, al mando del teniente Eladio Baldovín, permanecieron en el frente de Somosierra otros 20 días más. El día 22 de ese mismo mes, la media sección de Baldovín marchó a Guipúzcoa, incorporándose al avance nacional sobre San Sebastián⁴. A finales de septiembre la sección, con un único carro operativo, se reincorporaba a su cuartel en Zaragoza. Hasta mediados de octubre, la unidad Renault zaragozana al completo de su personal tomaría parte en la ocupación de Leciñena.

Los carros del Regimiento n.º 1, junto al de la Escuela Central de Tiro, fueron enviados por el gobierno a Don Benito (Badajoz), para intentar detener el avance de las columnas sublevadas que se aproximaban a Madrid por el sur. Los supervivientes regresarían a Madrid y participarían en los combates en la Casa de Campo y la Universitaria de noviembre de 1936, desapareciendo su rastro y quedando la unidad prácticamente en cuadro de material y personal.

Otro material blindado presente en España en julio de 1936

En junio de 1931, en las mismas fechas en las que se constituyeron los regimientos de carros de combate, el gobierno provisional de la República organizaba en Aranjuez (Madrid) el denominado Grupo de Autoametralladoras-Cañón, primera unidad acorazada del arma de Caballería, que contaría en plantilla con dos escuadrones, dotados cada uno de ellos de 16 vehículos. Pese a que se propuso como idóneo para formar parte de esta nueva unidad el vehículo semioruga francés Citroën-Kegresse M-28 –que llegó a ser la divisa del personal destinado en el Grupo–, lo cierto fue que los únicos vehículos recibidos fueron 12 blindados construidos en España

⁴ Cf. Hoja de Servicios del teniente Eladio Baldovín. AGMSG. Hojas de servicio.

por la Constructora Naval de Sestao (Bilbao)⁵, sobre el chasis del camión Dodge K-32, un proyecto compartido con la Guardia de Asalto, que si bien para la unidad de seguridad se adaptaba a los requerimientos solicitados por el cuerpo, para Caballería quedaba más bien corto, al tratarse de un vehículo que no podía moverse fuera del asfalto, con prestaciones muy limitadas como medio de combate. A estos 12 blindados se unirían otros 26 que fueron entregados a la Guardia de Asalto y dos más que fueron encontrados en la factoría. Su denominación oficial sería la de «Carro Bilbao Modelo 1932».

Antes de empezar la guerra había diseminados en varios lugares de la geografía española algunos elementos blindados que, o bien eran antiguos y habían quedado casi olvidados, o se habían blindado en fechas cercanas al inicio de las hostilidades por diversos motivos, pero en cualquier caso su potencial militar era escaso o muy limitado, sirviendo únicamente como transportes protegidos de personas o materiales y en ningún caso como elementos principales de combate.

Podemos así citar los casos del camión blindado Hispano-Suiza MC-36 –proyectado en 1934 para participar en el concurso para dotar de un blindado a las fuerzas de seguridad⁶–; el blindado «Ferrol»⁷ –realizado de manera artesanal en el Regimiento de Artillería de Costa n.º 2, de la ciudad departamental gallega–; los cuatro carros de combate Trubia Modelo 1925 –tres de los cuales prestaban servicio «en pruebas» en el Regimiento de Infantería «Milán», de Oviedo, y el cuarto, estaba arrinconado en la propia fábrica de Trubia (Asturias)⁸–; los cuatro carros Schneider CA-1 supervivientes de la campaña marroquí, ubicados en varios acuartelamientos de Madrid, la mayoría en muy mal estado⁹ –aunque alguno de ellos participaría en la represión del alzamiento en el madrileño Cuartel de la Montaña y en el asedio al Alcázar de Toledo–; el blindado «Oteyza» de la Guardia Civil –al parecer, también en Madrid al inicio del conflicto–¹⁰, el Fiat 3000 adquirido en 1925 en Italia con carácter experimental, y arrinconado en la Escuela Central de Tiro, en Madrid¹¹, los

⁵ Vid. Mazarrasa Coll, Javier de. *Los carros de combate en la Guerra de España. 1936-1939*, Vol. 1. Quirón Ediciones, Valladolid, 1996, pág. 10.

⁶ Vid. Marín, F. y Mata, J. M^a. *Blindados. Los medios de ruedas en España. Un siglo de historia. Vol. I*, Quirón Ediciones, Valladolid, 2002, pp. 35 y 36.

⁷ Vid. Molina Franco, L., Vázquez García, J. *Ferrol, 1936. La sublevación de los artilleros*, Galland Books, Valladolid, 2018, pág. 166.

⁸ Vid. Mortera Pérez, A. *Los carros de combate Trubia (1925-1939)*, Quirón Ediciones, Valladolid, 1993, pp. 41 y ss.

⁹ Vid. Marín, F. y Mata, J. M^a. *Carros de combate...* Op. cit., pág. 16.

¹⁰ Vid. Marín, F. y Mata, J. M^a. *Blindados*. Op. cit. Pág. 37.

¹¹ Vid. Marín, F. y Mata, J. M^a. *Carros de combate...* Op. cit., pp. 40 y 41.



En la ciudad departamental de El Ferrol (La Coruña), el Regimiento de Artillería de Costa n.º 2 auspició la fabricación de varios blindados como los de la fotografía, los primeros meses de la contienda

dos carros tipo Landesa 1934 olvidados en la Fábrica de Trubia¹², o los –por lo menos– seis camiones protegidos, también supervivientes del conflicto africano, que se habían empleado para reprimir la sublevación armada de Asturias en 1934, y fueron enviados después a Madrid, donde quedarían ubicados en el acuartelamiento del Regimiento de Carros n.º 1, en el cuartel de Pacífico¹³.

Renault FT-17		Schneider CA-1		Trubia Mod. 1925		Carro Bilbao		Hispano-Suiza M-36	
6	6	0	4	3	1	4	36	0	1-4
Blindado Ferrol		Blindado Oteiza		Camiones Protegidos		Fiat-3000		Landesa 1934	
1	0	0	1	0	6	0	1	0	2

I.- LOS CARROS DE COMBATE DEL EJÉRCITO DE FRANCO

I.A.- El material alemán. Las unidades acorazadas del Ejército del Norte

Como acabamos de ver, los cinco carros Renault FT-17 del Regimiento de Carros de Combate n.º 2, de Zaragoza, quedaron en poder de los sublevados, que los empleó en las operaciones iniciales de la Guerra Civil, en el norte y en los frentes centrales. Pronto, tras la llegada de los carros italianos y alemanes –en octubre de 1936– los Renault quedaron obsoletos y se les perdió la pista, lo que no significa que alguno no sobreviviera –como así fue–, integrado primero en el Batallón de Carros de Combate del Ejército del Norte, luego en la Bandera de Carros de La Legión y, más tarde, en la Agrupación de Carros de Combate de La Legión–.

Dado lo escaso del material blindado en servicio y su pésimo estado, en septiembre de 1936 el teniente coronel Warlimont, que hacía las funciones de agregado militar alemán en el Cuartel General del Generalísimo, propuso a Berlín el envío urgente de carros de combate y de personal especializado para apoyar al ejército sublevado. A partir de aquel momento se pusieron en marcha los resortes burocráticos teutones para organizar y enviar a España una unidad tipo batallón y un conjunto de especialistas en diversas materias relacionadas con las unidades acorazadas, en las que Alemania despuntaba.

¹² Vid. Mazarrasa Coll, Javier de. Op. cit., Quirón Ediciones, Valladolid, 1996, pág. 12.

¹³ Vid. Molina Franco, Lucas. «Blindados en la Revolución de Asturias». Revista Española de Historia Militar n.º 52, (2004) pp. 207 y ss. Citado en dicho artículo AGMAV, C.4, Cp. 11, Doc. 1-12.

Al mando del contingente se puso a un veterano soldado alemán, Wilhelm Ritter von Thoma, que mandaba en su país el 2º Batallón de carros del *4.Panzer-Regiment* de Scheinfurt, integrado en la *2.Panzer-Division*. El 23 de ese mismo mes de septiembre, von Thoma partía con destino a España para mandar el contingente alemán que entrenaría a los soldados españoles en el manejo de los carros de combate, contingente que llegaría a Sevilla, días más tarde, a bordo de los buques mercantes *Pasajes* y *Girgenti*, días más tarde para iniciar su cometido.

El *Panzer-Gruppe Thoma*¹⁴, que así se denominó este contingente germano, se organizó inicialmente con 270 hombres, que integraban una plana mayor de mando, dos compañías de carros, una compañía de transportes, un taller, una armería, una unidad antitanque y un grupo de intérpretes de alemán-español. Los carros recibidos en este primer contingente serían 41 *Panzerkampfwagen I Ausf. A*, a los que acompañarían 10 camiones Büssing NAG 80, seis camiones taller, 11 automóviles ligeros, 45 camiones de carga general 19 plataformas porta-carros, 18 motos y 24 cañones contracarro Pak 35/36, de 37 mm.

El Panzer I. Un carro de entrenamiento, no de combate

En julio de 1936, el *Panzerkampfwagen I* era un carro de combate «sui generis», diseñado y fabricado para formar e instruir a las *Panzertruppen* en el manejo de los vehículos y las nuevas tácticas desarrolladas por los teóricos germanos en el período de entreguerras. Era muy ligero, y por tanto muy manejable, disponía únicamente de dos ametralladoras de 7,92 mm –calibre germano– y su protección era muy endeble, aguantando bien disparos de fusil y pistola a cierta distancia, aunque no de ametralladora. Por lo tanto, como carro de entrenamiento era un buen vehículo y muy válido en aquellos tiempos. Pero si algo demostró en el transcurso de la guerra española este carro, fue qué en combate real contra otros carros más poderosamente armados, era totalmente vulnerable, tanto por la escasa protección que ofrecía su pobre blindaje, como por el escaso armamento ofensivo en comparación con sus contrapartes republicanas, todos dotados de artillería –37 o 45 mm–. Pese a la demanda permanente de los militares españoles de carros verdaderamente «de combate», el III Reich nunca accedería al envío de otros carros más que estos, si bien, en envíos posteriores se recibiría una versión con un motor más potente: la *Ausf. B*.

¹⁴ Para este capítulo, vid. Molina Franco, L., Manrique García, J.M. *Los hombres de von Thoma. El Ejército alemán en la Guerra de España (1936-39)*, Quirón Ediciones, Valladolid, 2003.

A partir del 8 de octubre, el Gruppe Thoma se reunió en el lugar elegido por los sublevados, unos castillos a las afueras de Cáceres –donde Franco tenía su Cuartel General en ese momento–, lugar en el que comenzarían a entrenar a los primeros soldados españoles en el manejo de las armas que traían: los propios carros, sus ametralladoras, motores, etc... y en las técnicas de combate que las nuevas tropas acorazadas del bando rebelde necesitarían. Los primeros soldados instruidos por los germanos en su cuartel cacereño serían hombres del Regimiento de Infantería «Argel», de guarnición en la capital extremeña, ajenos hasta entonces a estos elementos de combate.



El *Panzerkampfwagen I-A* fue el primer tanque ligero alemán que llegó a España para adiestrar a los carristas del Ejército de Franco

Un mes más tarde, a mediados de noviembre de 1936, llegaría a Sevilla el vapor *Urania* con una nueva remesa de 21 carros *Panzerkampfwagen I*, en este caso del modelo *Ausf. B* –dotados de un motor más potente Maybach NL-38Tr, de 100 Hp de potencia, casi el doble que el del Modelo A–, con los que se organizaría la tercera compañía del batallón. A través de la Legión Cóndor –como ocurriría con los 62 carros que

acabamos de ver–, en 1937 se recibirían otros 10 *Panzer* más, aunque desconocemos el momento de recepción de los mismos, con los que la unidad cubriría las bajas ocasionadas en los diferentes combates en los que participó. La unidad germana aportaría 72 carros de este modelo en la contienda española; el resto serían adquiridos por el mando sublevado a través de la empresa HISMA Ltda., que mediaba entre el gobierno de Franco y la Alemania nazi para la adquisición de material de guerra en el Tercer Reich.

Los primeros carristas nacionales¹⁵

El 1 de octubre se organizó en Cáceres un batallón de carros de combate con personal del Regimiento de Infantería «Argel» n.º 27, y una semana después se incorporaba a la base creada a las afueras de la capital cacereña, en los elegantes castillos de las Arguijuelas, donde recibirían entrenamiento por parte de los instructores del *Gruppe* alemán, recién incorporados. El día 12, la unidad española se ponía a las órdenes del comandante retirado, José Pujales Carrasco, quien había pertenecido años atrás a la Compañía de Carros Ligeros de Asalto (Renault), cuando dependía de la Escuela Central de Tiro de Infantería, y por tanto tenía alguna experiencia en estos medios de combate. La unidad organizada por los españoles, a imagen y semejanza de la formada por los germanos, fue un batallón dotado de plana mayor de mando, dos compañías de carros y una de cañones contracarro, manteniendo los alemanes, de momento, el control de la compañía de transportes, y de las unidades de taller y armería, aunque instruyendo al personal español que se haría cargo de ellas más adelante. Para mandar la plana mayor se incorporó el capitán Gonzalo Díez de la Lastra Peralta, y para las compañías de carros se seleccionó a los capitanes, José García García y Juan García García quienes, pese a los apellidos, no tenían parentesco alguno entre sí. Los tenientes jefes de las secciones fueron Eladio Baldovín –veterano de los FT-17–, Maximiliano Galiana, y José Losada en la 1ª compañía, y Antonio López de Haro, José Cerdán y Ramón Fernández en la 2ª compañía. En la plana mayor estuvo el teniente Juan Barrenechea. La compañía de cañones contracarro estuvo mandada inicialmente por el alférez de complemento Pedro Sanz Ruano, aunque pronto se haría cargo del mando el teniente Cesáreo Valls Moreno. El 1 de diciembre se constituía la 3ª Compañía de Carros del Batallón, dotada de los nuevos *Panzer I Ausf. B* recién llegados de Alemania, siendo seleccionado para mandarla el jefe de la plana mayor, Gonzalo Díaz de la Lastra.

¹⁵ Vid. Mata Duaso, J.M., Molina Franco, L., Manrique García, J.M. Vehículos alemanes en la Guerra Civil española., Galland Books, Valladolid, 2015, pag. 32.



Los alemanes del «*Gruppe Thoma*» organizaron una escuela de carros en la localidad madrileña de Cubas de la Sagra

El Batallón de Carros del Ejército nacional salió al frente en noviembre de 1936, tomando parte en la ofensiva sobre Madrid de noviembre-diciembre de 1936, y en la Batalla del Jarama, que tuvo lugar en febrero de 1937, participando en ambas el batallón al completo; así como en la ofensiva sobre Guadalajara, en la que tomaría parte una compañía de carros del batallón y una sección de la compañía contracarros, agregadas ambas a la Brigada «Marzo». Pero donde realmente tuvo el batallón acorazado alemán una participación realmente dura y continuada fue en la campaña de Vizcaya, con un papel crucial en las operaciones militares en la que participaría, en principio, la 1ª compañía de carros, apoyada por la 2ª sección de cañones *Pak* de 37 mm del batallón, aunque el 27 de abril se tomaría la decisión de completar la presencia acorazada, transportando al frente Norte el resto de unidades que todavía permanecían en la zona del centro. Desde esa fecha hasta finales de junio, combatiría en Vizcaya el batallón al completo de sus unidades, finalizando la toma de la provincia casi cuando terminaba el mes.



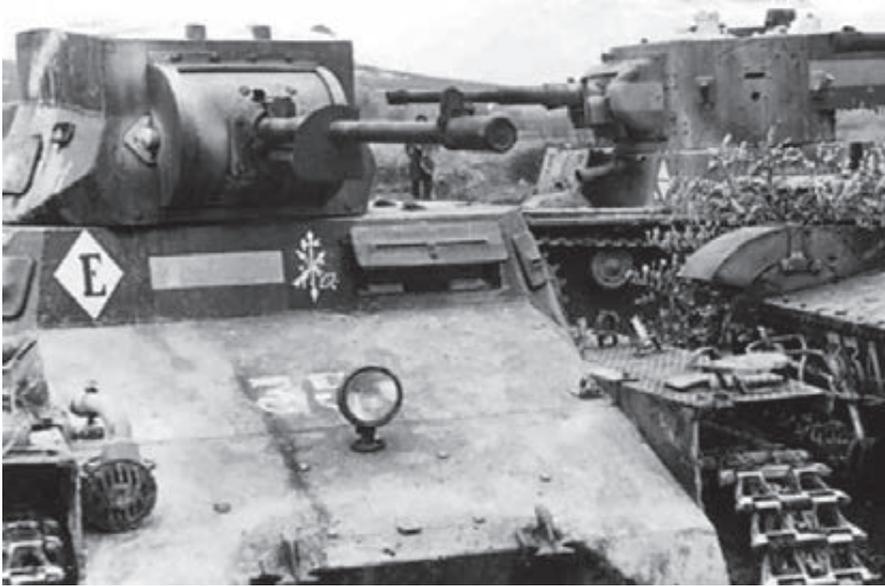
Uno de los carros enviados a España por los teutones fue el carro de mando *Panzerbefehlswagen I-A* mostrado en la fotografía

Casi sin solución de continuidad, tomarían parte los *Panzer I* en la Batalla de Brunete, en la que combatiría el batallón al completo, incluida una sección de carros rusos T-26 que se había formado y organizado poco tiempo antes de la batalla, con material cogido al enemigo en operaciones y puesto en servicio contra sus antiguos propietarios. Este será el punto de partida de una verdadera organización paralela que el ejército de Franco iba a preparar con las abundantes capturas de material acorazado y blindado, hasta el final de la guerra. Una organización que pondría en funcionamiento y encuadraría en las unidades propias, compañías completas de carros soviéticos, que harían superflua e inútil la idea plasmada por el mando sublevado en la primavera de 1937, de fabricar o modificar carros, con el objetivo de alcanzar mayor potencia de fuego, debido a la enorme desventaja de sus carros ligeros frente a los medios de combate republicanos –armados con un cañón de 45 mm– demostrada en los frentes de batalla hasta entonces.

La producción de carros más potentes. Una obsesión para el mando nacional

La ligereza de los carros alemanes e italianos y la falta de potencia de fuego para enfrentarse a sus adversarios rusos, dotados de un potente cañón de 45 mm y hasta de tres ametralladoras, hizo que a principios de 1937 el mando nacional se decidiese a estudiar la posibilidad de montar cañones Breda de 20 mm en ambos modelos de carro. Si bien el italiano fue un fracaso, la instalación de dicha arma en el alemán –con ligeras modificaciones en la capacidad de la torre– tuvo mejor acogida y se ordenó modificar un carro por sección. Pese a ello, cuando se habían modificado cuatro carros, la puesta en servicio de varios T-26B capturados a los republicanos, así como la negativa de los instructores alemanes –subordinados de von Thoma– a tripularlos, hizo poco recomendable seguir con las transformaciones, que cesaron inmediatamente.

No sería el último combate de los carros alemanes en el norte, pues finalizada la batalla de Brunete, la 3ª Compañía de *Panzer I*, al mando del capitán Díaz de la Lastra, fue enviada a apoyar la ofensiva sobre Santander, que dio inicio a principios de agosto de 1937, junto a una sección de piezas antitanque, compañía y sección que continuarían combatiendo en Asturias –finalizada con éxito la campaña de Santander– hasta la caída total del frente norte, aunque desde el día 1 de octubre de 1937 esta compañía pasaría a ser la 4ª en la estructura del Batallón.



Algunos carros ligeros alemanes Panzer I fueron modificados para aumentar su potencia de fuego. Se les montó una ametralladora Breda de 20 mm.

La ofensiva de Aragón. Primera reorganización

Antes incluso de finalizar la guerra en el Norte, en las postrimerías de agosto de 1937, fueron enviadas al frente de Aragón la 1ª y la 2ª compañías de carros alemanes, junto a la de cañones contracarro y la sección de carros rusos. Se trataba del batallón de carros nacional casi al completo –a falta de la 3ª compañía, que operaba en Asturias– que procedente de frente central, actuaría para detener la ofensiva planteada por los republicanos para la toma de Zaragoza, aunque esta quedaría paralizada en los pueblos de Belchite y Codo.

Las numerosas capturas de carros rusos T-26 B en distintos frentes y su reparación en la Fábrica de Armas de Sevilla, puso en manos del Ejército nacional un contingente suficiente de verdaderos carros de combate, que vendrían de maravilla para prestar potencia de fuego al débil batallón alemán. En el mes de julio se incorporarían 14 carros T-26, que unidos a los cuatro que ya mantenía en servicio la «sección de carros rusos» desde marzo, nos dan la cifra de 18 T-26B¹⁶ en poder de la unidad acorazada alemana

¹⁶ Aunque sólo estaban operativos 15 de los carros. Los otros tres estaban inútiles y servían como fuente de repuestos.

el 31 de julio de 1937. Además, el batallón disponía de dos «camiones con torreta» –BA-6– de los capturados en el Norte, que ofrecían también potencia de fuego adicional. Este hecho, junto a la llegada a España de más carros alemanes Panzer I¹⁷, y los informes remitidos al mando español por el teniente coronel von Thoma, hizo pensar al Cuartel General del Generalísimo en la reforma y ampliación del batallón, que desde el 1 de octubre de 1937 se denominaría «Primer Batallón de Carros de Combate» –para evitar confusiones con los batallones de infantería formados por el Regimiento de Carros de Combate n.º 2, de Zaragoza, siendo organizado en dos grupos, cada uno con tres compañías de carros, asumiendo también el control de la compañía de transporte, el taller y la armería –hasta entonces en manos alemanas–, y manteniendo, como hasta entonces, la compañía de cañones contracarro.

La escasez de personal cualificado para manejar los carros rusos, unido a la poca pericia y acometividad de los conductores españoles de *Panzer*, hizo pensar a los mandos de la unidad que deberían cubrirse esas plazas con personal voluntario «...*legionarios, sobre todo, por haberse comprobado que este personal es el único que da excelentes resultados...*»¹⁸. Von Thoma señalaba ante la Jefatura de Movilización, Instrucción y Recuperación (MIR), la variopinta procedencia del personal del Batallón de Carros –cuerpos, armas, institutos y milicias nacionales– y la condición de forzosos de gran parte de los conductores de los carros, procedentes de automovilismo la gran mayoría, algo que al alemán no le parecía bueno para esta unidad de vanguardia.

El general Orgaz envió al Cuartel General del Generalísimo la propuesta para la formación de tres grupos: dos de ellos, por razones tácticas y técnicas, serían de carros de combate, y en ellos se emplearía todo el material «ofensivo» del que en ese momento se disponía¹⁹. El tercer grupo sería de servicios de retaguardia. Los grupos de vanguardia podrían actuar independientemente en diferentes frentes, con lo que se ganaría

¹⁷ En agosto de 1937 llegarían a España dos expediciones de carros de combate *Panzerkampfwagen I Ausf. A*: la primera arribó al puerto de Vigo a mediados de mes y estaba compuesta por 18 carros de combate; la segunda llegaría a Sevilla en las mismas fechas, con 12 carros idénticos a los anteriores. Ambas eran consecuencia del pedido realizado por el Cuartel General del Generalísimo el 3 de julio de 1937. Cf. AGMAV. DN. A.6, L.314, C.28

¹⁸ Cf. Personal y material que necesita el Batallón de Carros de Combate. AGMAV, C.1933.9

¹⁹ Según los datos aportados a la Jefatura de MIR por el coronel Von Thoma, jefe de los instructores «negrillos» de carros de combate, disponían los sublevados en esas fechas de los siguientes elementos acorazados: 64 carros *Panzer I*, 20 T-26 (de los cuales sólo 16 útiles) y unos 20 capturados en las operaciones del norte (*Renault*, Trubia y BA-6). Cf. AGMAV, C.1933, Cp. 15, D. 52 y 53.

en flexibilidad y cobertura de territorio. Cada uno de los dos grupos de vanguardia, estaría formado por dos compañías de carros «negrillos», una compañía de carros cañón (rusos –*Vickers*– T-26 B) y una sección de cañones antitanque (dividiendo en dos la compañía de estos cañones disponible en el batallón).

El grupo de servicios de retaguardia estaría formado por una compañía de transportes, un taller de reparaciones, un taller móvil –compuesto por dos camiones taller–, un taller de armería y una compañía de carros de reserva (para cubrir bajas e instruir al personal, por lo que haría las funciones de compañía de depósito). Esta organización, con ligeras modificaciones²⁰ subsistiría hasta febrero de 1938, fecha en la que se constituyó la Bandera de Carros de Combate de La Legión.

Primer Batallón de Carros de Combate (1-X-1937)

Al mando del ascendido a teniente coronel, José Pujales Carrasco, el renovado batallón se dividiría en dos grupos de carros. El 1º grupo estaría al mando del capitán Gonzalo Díaz de la Lastra y mantendría las compañías 1ª y 2ª de carros Panzer I (al mando, respectivamente, de los capitanes Ruano Beltrán y Valls Moreno), incorporando una nueva 3ª Compañía, dotada de medios rusos T-26 cuyo jefe era el capitán Merino Galindo). El 2º grupo, al mando del comandante Modesto Sáez de Cabezón, incorporaría la nueva 4ª compañía (antigua 3ª, entonces a las órdenes del teniente González Peralta) y la recién creada 5ª compañía (con nuevo material alemán recién llegado a España, al mando del capitán Pedro Jiménez). En diciembre se crearía la 6ª compañía, que en un futuro próximo debería incorporar rusos T-26, aunque la falta de este material y del personal para manejarlo, hizo que se le dotase provisionalmente de carros Renault FT-17 capturados en el norte republicano. La compañía contracarro motorizada seguiría igual que hasta entonces y la de transportes –con material pesado– pasaría a manos de los españoles el 1 de noviembre, tras el primer año dirigida por alemanes, siendo nombrado jefe el capitán José Alfaro Páramo. En la misma fecha pasarían a manos de los españoles el taller de reparaciones –que estaría a las órdenes del capitán Félix Verdeja Bardales– y la armería.

²⁰ El 12 de febrero de 1938 el Batallón de Carros de Combate del Ejército del Norte pasaría a la Legión, constituyéndose en Bandera de Carros de Combate de La Legión. Vid. Molina, L.; Mortera, A.; Manrique, J.M. «Tanques soviéticos para el Ejército Nacional (1936-39)», *Revista Española de Historia Militar*. n.º 33, marzo 2003, pp 136-149.

Finalizada la Campaña del Norte y las operaciones de septiembre y octubre en la zona norte del frente aragonés, las unidades que componían el Primer Batallón de Carros del Ejército del Norte fueron concentradas en Zaragoza, en la Base de San Gregorio, para su reorganización, el entretenimiento y reparación del material y el merecido descanso del personal. Los primeros días de diciembre, las unidades de carros nacionales comenzaron la concentración para tomar parte en una nueva ofensiva planeada por el mando, que iba a tener lugar en el frente de Madrid, en la zona de Guadalajara donde en el mes de marzo anterior había tenido lugar la operación italiana que terminó en fracaso. Para ello, todas las unidades del batallón, incluida la recién organizada 6ª compañía de carros Renault FT-17 –con parte de los carros recuperados y reparados del Norte–, fueron movilizadas y destacadas a diferentes posiciones de partida, situadas en las provincias de Soria y Guadalajara. Pero todo este operativo se vino abajo cuando para evitar el gran ataque a la capital de España por dicho sector, la madrugada del 15 de diciembre de 1937 los republicanos rompían el frente en el sector de Teruel, poniendo en riesgo el saliente nacional que incluía la capital turolense.

Para socorrer a Teruel, el mando nacional decidió enviar las divisiones 62 y 82, desmantelando el operativo que ya estaba preparado para la ofensiva sobre Madrid; con las fuerzas movilizadas, iría el 2º Grupo del Primer Batallón de Carros de Combate –las compañías 4ª y 5ª, armadas con *Panzer I*– y la 3ª compañía del 1º Grupo, –armada con los T-26B capturados y alistados por los nacionales–. Los primeros carros alemanes llegaban el 21 de diciembre y los rusos al día siguiente. Las inclemencias del invierno y la ocupación de Teruel por los republicanos, hizo que la lucha se prolongara hasta finales de febrero, fechas en las que el Ejército de Franco conseguía la reocupación de la ciudad después de la sangrienta ofensiva del Alfambra. Allí estuvieron los carros del Primer Batallón combatiendo en Cella, en el Muletón, en Celadas, en las Pedrizas, en Singra...

Como apunté anteriormente, en el mes de febrero, al finalizar la batalla del Alfambra, el Primer Batallón de Carros de Combate se convertía en «Bandera de Carros de Combate de la Legión» por Orden Circular de 12 de febrero, con dependencia exclusiva del 2º Tercio legionario. La 6ª compañía (del 2º grupo) comenzaba por esas fechas a recibir carros T-26 capturados y convenientemente reparados y puestos en servicio, constituyéndose con este material la 1ª sección, pasando los Renault FT-17, la compañía de depósito y la Escuela de Carros a constituir el 3º Grupo de la Bandera.



Un T-26B soviético, con los colores de la Agrupación de Carros de Combate de La Legión, en las postrimerías de la Guerra Civil

La llegada al Mar. La España republicana partida en dos

La victoria en Teruel hizo olvidar el previsto asalto a Madrid por la zona de Guadalajara, preparando el Cuartel General del Generalísimo una ofensiva hacia el Mediterráneo, para conseguir cortar en dos la zona republicana. Para ello se pusieron en marcha las unidades que acababan de conquistar Teruel –el Cuerpo de Ejército de Galicia, el Marroquí y el de Castilla, todos ellos situados al sur del Ebro–, a los que se uniría el CTV italiano. Al norte del río, se pondrían también en marcha el Cuerpo de Ejército de Navarra y el de Aragón, que sumarían entre todos, 26 divisiones. En la primera fase de esta gran ofensiva, se actuaría al sur del Ebro, con todas las unidades disponibles –excepto el C. de E. de Castilla, que se uniría más adelante. En la segunda fase, se actuaría al norte del río Ebro.

Todos los medios acorazados del Ejército nacional –excepción hecha de los asignados al Ejército del Sur– estarían implicados en la ofensiva. Así, tomarían parte en las operaciones la recién constituida Bandera de Carros de Combate de la Legión, con sus seis compañías casi al completo, y el denominado *Raggruppamento Carristi* italiano, con sus dos batallones de carros ligeros CV.33/35 y una sección de T-26 capturados, asignada a la unidad.

El 9 de marzo comenzaban las operaciones al sur del Ebro, con todos los carros nacionales en vanguardia, apoyando al Cuerpo de Ejército Marroquí, al Cuerpo de Ejército de Galicia y al CTV, realizando una verdadera «guerra relámpago», alcanzando en ocasiones los 40 kilómetros de avance en una jornada –Escatrón–, dejando atrás embolsadas fuerzas republicanas. Una semana después del inicio de las operaciones el Cuerpo de Ejército Marroquí de Yagüe ya había tomado Caspe y las tropas nacionales alcanzaron la línea del río Guadalope. A partir del 16 de marzo comenzaría la ofensiva al norte del río Ebro.

Para ello, los Cuerpos de Ejército de Navarra y de Aragón tomarían la iniciativa en este sector, para lo que el 1º Grupo de la Bandera de Carros de Combate se escindiría en dos agrupaciones: la primera –con la 1ª compañía, una sección de T-26 de la 3ª y dos piezas contracarro– se agregaría al Cuerpo de Ejército de Aragón; la otra agrupación, de composición idéntica, continuaría agregada al Cuerpo de Ejército Marroquí, que iniciaría una maniobra de paso del Ebro por Quinto hacia el norte, para atacar por la espalda a las tropas republicanas que había desbordado por el sur del río, que se verían cogidas en pinza por el C. de E. de Aragón y por el C. de E. Marroquí.

Estas unidades que avanzarían al norte del Ebro, llegarían a Lérida y Balaguer tres semanas más tarde; las que siguieron avanzando al sur del Ebro, con los carros italianos y el 2º Grupo de la Bandera de Carros –al



Carrros ligeros *Panzer I Ausf. A* (derecha) y Fiat-Ansaldo CV.33/35 (izquierda), en la entrada en Santander, en el verano de 1937

que ya se había incorporado la 2ª sección de T-26B de la 6ª Compañía–, avanzarían en dirección al Mediterráneo. El día 15 de abril, las unidades del Cuerpo de Ejército de Galicia alcanzaban sus objetivos y se daban un baño en Vinaroz.

Los Renault FT-17 polacos en las unidades de Franco

La caída del frente norte republicano, en octubre de 1937, puso a disposición de los sublevados numerosos carros de combate FT-17 de origen francés, aunque enviados por Polonia meses atrás. El Primer Batallón de Carros de Combate modificó en esas fechas su orgánica, incluyendo dos nuevas compañías: la 5ª –dotada de carros rusos T-26B– y la 6ª –integrada inicialmente por Renault FT-17 dotados de cañón de 37 mm, hasta que éstos pudieran ser sustituidos por los rusos T-26–. La compañía dotada de carros Renault seguía en la organización cuando el batallón pasó a ser «Bandera de Carros de Combate» y se integró en La Legión, en febrero de 1938. Esta compañía «Renault», formada por 16 carros –de los que sólo había disponibles nueve en estado de servicio, según los estadillos–, conformaría el 3º Grupo de la Bandera junto a la Plana Mayor, la Compañía de Depósito (con cinco carros negrillos, además de siete T-26 y cuatro BT-5, fuera de plantilla, identificados con números romanos en la proa) y la Sección de Talleres. Nunca llegó a tener operativos la totalidad de los efectivos previstos en plantilla.

La Agrupación de Carros de Combate de la Legión, sucesora en octubre de 1938 de la Bandera de Carros de Combate, mantuvo en su orgánica la Compañía «Renault» –en Zaragoza–, que utilizó, básicamente, para la instrucción de los nuevos reclutas, y de esto, precisamente, se quejó el coronel von Thoma en una carta dirigida al general Luis Orgaz en ese mismo mes de octubre, pues la academia de carristas organizada por los alemanes en Casarrubuelos llevaba más de seis meses parada pues al parecer los españoles no mandaban a nadie allí para recibir instrucción.

El Ejército del Sur llegó a disponer de una sección de carros dotada de Renault FT-17 que tomó parte en algunas acciones de combate antes de ser sustituidos por los T-26 capturados. Finalizada la guerra, el 28 de febrero de 1940, en la Maestranza de Artillería de Zaragoza se encontraban 25 carros de combate Renault FT-17, tres de ellos matriculados EC 12037, EC 12038 y EC 12039, y otros 22 sin detallar más conceptos, todos amontonados en el campo de maniobras de San Gregorio, con una anotación: «*En gran reparación, a falta de piezas vitales*». Ninguna unidad de carros de combate española volvería a utilizar Renault FT-17 desde el final de la Guerra Civil.

El avance sobre Valencia y la Batalla del Ebro

Con la toma de Lérida por los nacionales se frenó la ofensiva al norte del Ebro. En el sur del Ebro, el Cuerpo de Ejército de Galicia, una vez alcanzado el Mediterráneo, continuó su avance hacia el sur, con destino a Castellón y Valencia. A su derecha, por el interior, avanzaría también el Cuerpo de Ejército de Castilla. Para apoyar estas operaciones se envió al 1º Grupo de la Bandera de Carros de la Legión, subdividido en dos agrupaciones –las mismas que habían combatido al norte del Ebro, compuestas cada una de una compañía de *Panzer I*, una sección de T-26 y una sección de cañones contracarro– que acompañarían a las unidades de vanguardia de cada uno de los cuerpos de ejército que iniciaban la ofensiva.

Entre las dos grandes unidades citadas, por el inexpugnable Maestrazgo avanzaría el denominado «Destacamento de Enlace» a las órdenes del general García Valiño, con la consigna de cubrir los flancos de los dos cuerpos de ejército. Con él, en vanguardia, avanzaría la 4ª Compañía de *Panzer I*, del 2º Grupo de la Bandera de Carros de Combate. La 5ª compañía y una sección de la 6ª, con T-26B, avanzarían con la 4ª División, más cerca de la costa. Los meses de mayo, junio y julio de 1938 estuvieron los carros nacionales apoyando la ofensiva y sufrieron unas bajas considerables, en parte paliadas por el magnífico trabajo de los talleres móviles y el taller central, que no daban abasto a reparar carros de diferentes modelos. Se capturaron numerosos blindados y varios carros T-26 y BT-5, que dieron la posibilidad de mantener operativas las secciones de la 3ª y 6ª compañías nacionales.

En julio de 1938, el ejército republicano de la región catalana (oriental) se había repuesto y organizado de tal manera que inició un ataque sorpresa planeado por Vicente Rojo, sobre la retaguardia de los ejércitos que operaban desde hacía ya tres meses sobre Valencia. El 25 de julio, las fuerzas de vanguardia republicanas cruzaban el Ebro, entre Mequinenza y Fayón –como acción secundaria– y entre Fayón y Benifallet –como acción principal–, y comenzaba la mayor batalla de desgaste de la Guerra Civil española. En el sector de ataque republicano, cubierto sólo por dos divisiones y una brigada de reserva, únicamente había una unidad acorazada: una sección de carros del 2º Grupo de la Bandera de Carros de Combate de la Legión.

El avance nacional hacia Valencia, protagonizado por el Ejército del Norte, quedaba suspendido, pues muchas de las unidades que lo protagonizaban fueron enviadas con urgencia a parar la ofensiva republicana. Entre

estas unidades, fueron desplazadas dos de las agrupaciones acorazadas formadas en el 1º y 2º Grupo de la Bandera de Carros. En concreto, la 2ª Agrupación del 1º Grupo –2ª compañía de *Panzer I* y la 2ª sección de la 3ª con T-26– fue enviada a Batea en día 28 de julio, y la 2ª Agrupación del 2º Grupo –5ª compañía de *Panzer I* y la 1ª sección de la 6ª compañía con T-26–, a Prat de Compte. En realidad, estas «agrupaciones» tenían la dimensión y el formato de compañías, aunque su material era mixto: alemán y ruso; y se veía que funcionaba la simbiosis «carro-cañón» y «carro-ametralladora», dando ideas de organización para un futuro demasiado inmediato.

El esfuerzo principal de la ofensiva republicana quedó paralizado frente a Gandesa, Villalba de los Arcos y Poble de Masaluca, y el secundario creó una pequeña bolsa entre Mequinenza y Fayón, sin unión a la principal, en la que quedaría la 42 División. Siete días después del cruce del Ebro, todas las unidades republicanas pasaban a la defensiva.

En esta batalla se emplearía la Bandera de Carros de Combate de la Legión al completo, así como la unidad blindada italiana del CTV: el *Raggruppamento Carristi*, del que hablaremos más tarde. La lucha en el Ebro, en todos los sentidos, fue terrible y mortífera, produciéndose más bajas en las unidades acorazadas que en cualquiera de las batallas ocurridas hasta entonces. La actuación de estas unidades en la lucha en torno a Villalba de los Arcos la tercera y cuarta semanas de agosto de 1938, es un ejemplo claro de lo que supuso «el Ebro» para los carristas nacionales, combatientes en la batalla: en ocho días de operaciones, la Bandera de Carros de Combate de la Legión había sufrido 101 bajas de personal y prácticamente el 80% de los carros disponibles pasaron por los talleres de reparaciones.

El 1 de octubre de 1938, en plena batalla del Ebro, la Bandera de Carros de Combate se transformaba en Agrupación de Carros de Combate de La Legión, al mando del teniente coronel habilitado de Infantería Gonzalo Díaz de la Lastra, pasando sus dos grupos a denominarse batallones, manteniendo la misma composición que la que tenían en la Bandera²¹.

En la nueva organización, las unidades tipo compañía o sección, como el taller, los transportes, la armería, los cañones antitanques y la escuela,

²¹ La Agrupación se organizó con dos batallones (los anteriores grupos), dotados cada uno de ellos con dos compañías de carros Panzer I (16 carros por compañía) y teóricamente una compañía de carros rusos (T-26). Además, la Agrupación disponía de una compañía de cañones antitanque. Pero lo cierto es que debido a la escasez de carros T-26 –todos ellos capturados al enemigo y reacondicionados– hizo que los disponibles se repartieran a partes iguales entre las dos compañías de Panzer I, disponiendo realmente cada Batallón, de dos compañías. Cf. AGMAV, C, 1940, 7. Informe del teniente coronel Díaz de la Lastra al coronel Von Thoma, Inspector de Carros del Ejército Nacional.

pasarían a formar parte de una gran plana mayor de agrupación, que englobaría todos los servicios, quedando los dos batallones de carros como unidades de combate²².

A finales de septiembre de 1938 los nacionales habían recuperado una porción de terreno entre Camposines y Gandesa, que les permitiría acometer la última fase de la batalla: la toma de las sierras de Cavalls y Pandols, tras la que el enemigo repasaría el Ebro, dando la batalla por finalizada mediado el mes de noviembre.

La ofensiva sobre Cataluña y el fin de la guerra

El dispositivo nacional para encarar la campaña sobre Cataluña fue demoledor: seis cuerpos de ejército con 20 divisiones (más dos en reserva), y todos los carros de la Agrupación de la Legión y el *Raggruppamento* italiano, puestos al servicio de varias de las unidades nacionales para la ofensiva, que daría comienzo el día anterior a la Nochebuena.

El CTV italiano junto a los cuerpos de ejército de Urgel, del Maestrazgo, y de Navarra rompían el frente ese día, permaneciendo a la espera el Marroquí de Yagüe y el de Aragón, a que la maniobra de los otros tres les dejara lugar para comenzar su intervención. El día 26 de enero de 1939, al mediodía, cuando sólo había pasado un mes desde el inicio de la ofensiva, los carros de la 4ª Compañía de la Agrupación de Carros de la Legión entraban en Barcelona por Sarriá. Casi al mismo tiempo, los carros de la 6ª Compañía aplastaban las últimas defensas de Esplugas de Llobregat y entraban también en la capital catalana. Una columna *celere* del *Raggruppamento Carristi* italiano, al mando de su coronel, entraba también en Barcelona por San Cugat, prosiguiendo la unidad hacia el norte y participando también en la toma de Gerona, con la División *Littorio* y la 4ª de Navarra.

Los carros del 1º Batallón, que combatían más al norte de Barcelona, continuaron su avance hacia Figueras (Gerona), alcanzando la frontera de Le Perthus el 9 de febrero y finalizando así la campaña.

Días antes del final de la Batalla del Ebro, el teniente coronel Díaz de la Lastra remitía al general jefe de la MIR y al Inspector de Carros del Ejército Nacional, un proyecto de reorganización de la unidad. La experiencia de las últimas operaciones aconsejaba formar compañías mixtas,

²² La plana mayor de agrupación dispondría de cinco secciones (mando, transportes, talleres, escuela y anticarros), disponiendo de 793 hombres. Los batallones dispondrían de una plantilla de 432 hombres, con una plana mayor y tres compañías de carros. Cf. AGMAV, C. 1940, 17.

compuestas por carros negrillos (Panzer I) y rusos (T-26) –en proporción 2 a 1– aunque el castigo al que fueron sometidos los carros de combate en la batalla del Ebro hacía que el material estuviera muy resentido. Para paliar en lo posible el déficit de los carros teutones, el 12 de noviembre de 1938 la Dirección General de Adquisiciones registraría un pedido a Alemania a través de la empresa HISMA, de 20 *Panzer I Ausf. A* con motores de repuesto y diverso material. Este refuerzo no llegaría hasta el 20 de enero de 1939, integrándose estos nuevos medios de combate en la Agrupación de Carros de la Legión, cubriendo bajas y organizando la 6ª Compañía mixta –con 12 Panzer I y cinco T-26–²³.

La Agrupación al completo tomaría parte en la ofensiva general sobre Cataluña, apoyando inicialmente a los cuerpos de ejército de Aragón y de Navarra, llegando a la frontera con Francia el 10 de febrero de 1939. Tras su traslado al frente del centro, participaría también en la ruptura en el frente de Toledo, a finales de marzo de 1939, última operación en el conflicto con participación acorazada de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión.

1.B.- La Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur

Al producirse el alzamiento en julio de 1936, los únicos blindados existentes en el Sur eran: «los tres cogidos a los Guardias de Asalto en Sevilla el 18»²⁴, así como el Renault FT-17 presente en la Fábrica de Artillería sevillana en reparación.

En los primeros meses de la guerra, el Sur se vio libre del peligro que significaban los carros de combate republicanos T-26B, ya que este ejército no estaba preparado para hacerles frente. No sería hasta marzo de 1937, cuando los temibles carros rusos llegaran al valle de los Pedroches y a las proximidades de Pozoblanco y Alcaracejos.

Integrados en la Columna del teniente coronel Castejón, los blindados «Bilbao» saldrían de Sevilla con dirección al norte, avanzando por tierras extremeñas, participando en la toma de varias ciudades importantes como Mérida, Zafra o Badajoz. Con los «Bilbao» capturados por las columnas procedentes del Sur, se organizaría una compañía de «carros blindados» –dos

²³ Cf. AGMAV, DN. A.6, L.314, C.50.

²⁴ Los vehículos blindados en servicio en la Guardia de Asalto eran los denominados «Bilbao» Mod. 1932, o Blindado «Dodge». Eran los mismos que tenía el Grupo de Autoametralladoras de Caballería. Vid. Marín, F. y Mata, J. M^a. *Blindados*. Op. cit., pp. 38 y ss.



Los T-26 capturados en las operaciones del Sur sirvieron para dotar a esta unidad de potencia de fuego, a partir de la primavera de 1938

secciones de tres vehículos y uno de mando de la compañía— a principios de octubre de 1936, tras la llegada de las mismas a la ciudad de Toledo²⁵. Por estas fechas se integró en la unidad un blindado de ruedas portugués, que un año antes —en 1935— había sido adquirido por la *Policia de Segurança Pública* de Lisboa. Este blindado fue entregado a las fuerzas franquistas por el régimen de Salazar²⁶.

El Ejército del Sur, tras las operaciones de Lopera y Málaga, había capturado algunos blindados republicanos, entre los que se encontraban BA-6, FA-I y alguno artesanal con los que, en marzo de 1937, se llegó a organizar una sección blindada de cinco vehículos que tomaron parte en la batalla de Pozoblanco, en apoyo a la Columna «Peñarroya».²⁷ Frente a las dos compañías republicanas de T-26 que participaron en esta ofensiva, poco o nada podría hacer esta sección, que quedaría reducida a cuatro solitarios vehículos tras los combates de Pozoblanco²⁸.

A finales de 1937, con el material capturado en el Norte republicano y enviado a la Fábrica de Artillería de Sevilla, se pusieron al servicio del Ejército del Sur los carros Renault FT-17 recién reparados por dicha fábrica²⁹, junto a los blindados BA-6 y FA-I. Con los primeros, se organizaría una Sección de Carros Orugas al mando del brigada habilitado de origen alemán, Otto Volck, quien desde enero de 1937 había estado destinado en los blindados de este Ejército³⁰. Con los blindados se reforzaría el escuadrón de autoametralladoras que venía operando desde el mes de septiembre, encuadrado en la Brigada de Caballería del coronel Monasterio, constituida en el seno del Ejército del Sur el 15 de septiembre de 1937³¹.

²⁵ Vid. Mortera Pérez, A. *Los medios blindados en la Guerra Civil española. Teatros de operaciones de Andalucía y Centro*. AF Editores, Valladolid, 2009, pp. 70-71.

²⁶ Hay muy poca documentación respecto a este vehículo, denominado en la documentación portuguesa como «Carro blindado tipo ligeiro». Disponía de una pequeña torre móvil en la que montaba una ametralladora. Vid Costa, Luis. «El blindado de la Policía de Segurança Pública», en *Revista Española de Historia Militar*, n.º 34, abril de 2003, pp. 218 y 219.

²⁷ Vid. Mortera Pérez, A. Op. cit, pp.180-183.

²⁸ En esta batalla, la 1ª Batería del 1º Regimiento de Artillería Pesada capturó un carro ruso T-26B, que fue exhibido en Córdoba y enviado a la Fábrica de Artillería de Sevilla para su repaso.

²⁹ Durante 1937, la Fábrica de Artillería de Sevilla, logró recomponer y entregar cinco carros de combate Renault FT-17, según consta en la Memoria (1936-1939) redactada por la Junta Facultativa del Establecimiento, publicada en Sevilla en julio de 1939.

³⁰ Vid. De Mesa Gutiérrez, José Luis. *Los otros Internacionales. Voluntarios extranjeros desconocidos en el bando Nacional durante la Guerra Civil. (1936-39)* Editorial Barbaroja, Madrid 1998, p. 150.

³¹ Vid. Mortera Pérez, A. Op. cit, pp.220-221.



Un T-26B destruido en las operaciones. Muchos de estos carros sirvieron para dotar de repuestos a las unidades nacionales durante el conflicto

En las operaciones desarrolladas por el Ejército del Sur en el mes de febrero de 1938, en el valle del Zújar, participaría la Brigada de Caballería junto a las divisiones 102 y 112, destacando la participación del escuadrón blindado, dotado en ese momento de tres secciones de autoametralladoras-cañón (BA-6). Al parecer, en estas operaciones, concretamente en la toma del puerto de Zalamea, también participó la sección de carros Renault FT-17³². Tras la disolución de la Brigada de Caballería, los medios blindados de ruedas y de cadenas asignados al Ejército del Sur se agruparon a las órdenes del capitán de Caballería Miguel Cabanellas Torres³³

El 20 de julio de 1938 comenzaría la ofensiva nacional para eliminar la bolsa de La Serena, maniobra llevada a cabo por los ejércitos del Centro y del Sur, y en la misma participarían dos escuadrones de autoametralladoras-cañón, encuadrados en una brigada de caballería. En las operaciones, el material blindado capturado –dos secciones casi al completo de blindados ZIS-Ford– pasó a engrosar las filas de la Agrupación³⁴. En estas fechas la unidad disponía ya de algún T-26B capturado.

En agosto y septiembre de 1938, en la ofensiva entorno a Castuera y Cabeza de Buey, las fuerzas de Queipo de Llano capturaron varios T-26 y algunos blindados enemigos en buen estado, con los que se aumentó la dotación de la Compañía de Carros Oruga hasta nueve rusos, desechando ya los vetustos y achacosos Renault FT-17.

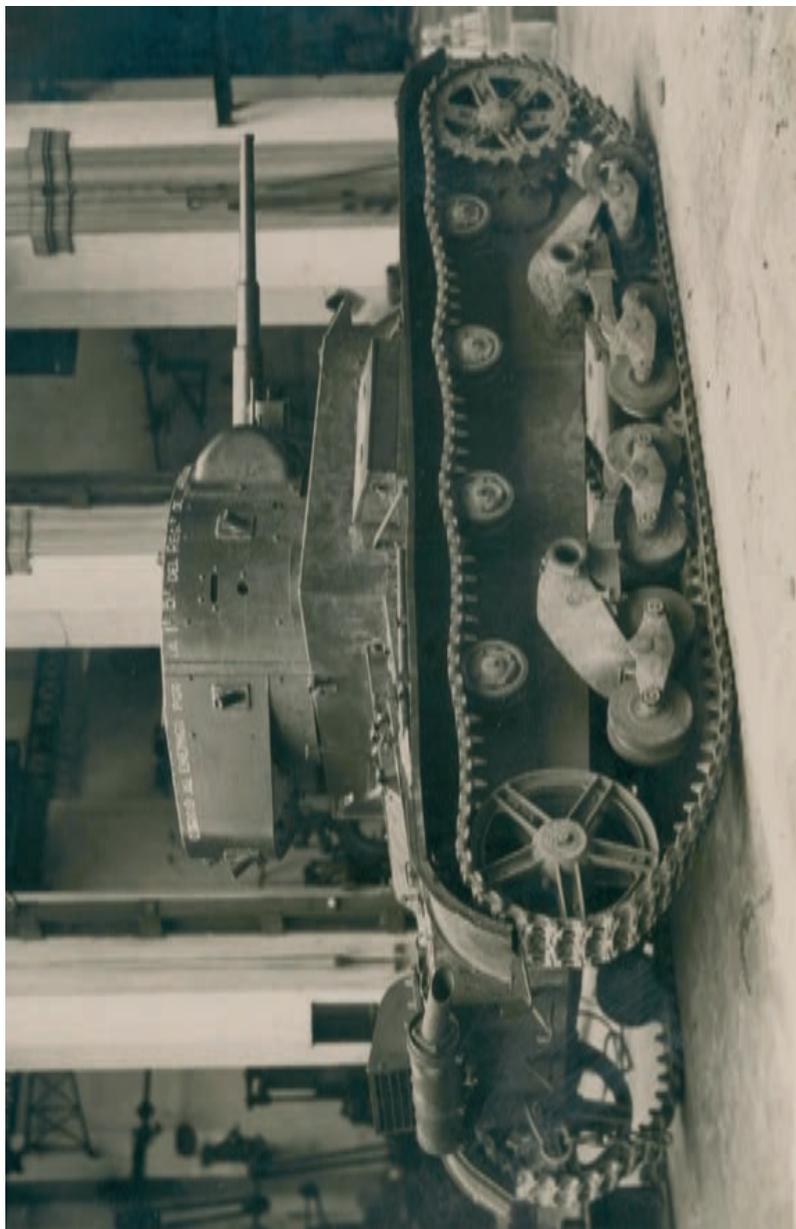
En noviembre de 1938, tras una visita del coronel alemán, Wilhelm Ritter von Thoma a la Agrupación de Carros del Sur, y otra del comandante Cabanellas a Cubas y Casarrubuelos, donde los negrillaos tenían la unidad de instrucción, el jefe alemán solicitaría a la Jefatura de MIR del ejército nacional, el reconocimiento como tal de dicha Agrupación, pues hasta entonces, aunque combatía y funcionaba como unidad blindada, no tenía un reconocimiento formal en la estructura del ejército nacional.

En el momento en que el coronel von Thoma –inspector de carros de combate del ejército sublevado desde octubre de 1936– realizaba esta petición al general Orgaz, la ya denominada Agrupación de Carros de Combate

³² De Mesa Gutiérrez, José Luis. Op. cit., p. 150.

³³ Miguel Cabanellas Torres era el hijo mayor del general Miguel Cabanellas Ferrer, jefe de la 5ª División Orgánica (Zaragoza), uno de los principales líderes de la sublevación de julio de 1936. Nacido en 1900, ingresó en la Academia de Caballería. En julio de 1936, Cabanellas era capitán y estaba en situación de «ajeno al servicio», incorporándose a los sublevados en Sevilla.

³⁴ Alguno de los blindados había sido incendiado por sus tripulaciones. La mayoría fueron capturados en estado recuperable. Cf. AGMAV, D.R., L.1270, C.4



T-26B en la Fábrica de Artillería de Sevilla. Este centro fabril reparó numerosos carros soviéticos a lo largo de la Guerra Civil

del Ejército del Sur³⁵ estaba constituida por un elemento de mando, una compañía de autoametralladoras («Hércules»³⁶), con nueve blindados ZIS-Ford distribuidos en tres secciones de tres vehículos cada una; dos escuadrones de autoametralladoras-cañón (BA-6/3³⁷), constituido cada uno por tres secciones, las dos primeras, con tres blindados y la tercera, con dos; una compañía de «orugas», compuesta por tres secciones, dotadas cada una de ellas de tres carros T-26B soviéticos y una sección de blindados, con tres «Dodge» de la antigua Guardia de Asalto. Como vehículos de enlace utilizaba ocho blindados FA-I soviéticos, también capturados a los republicanos, denominados en la jerga de la unidad «Ford pequeños». La agrupación mantenía en estado operativo 46 vehículos blindados.

Por su origen, el estado general del material no era el óptimo, al tratarse de material de segunda mano, utilizado en combate primero por sus iniciales propietarios, y después, tras una puesta a punto, por los hombres de la Agrupación del Sur. Para reparar los vehículos y carros, la unidad disponía de su propio taller base en retaguardia, aunque mantenía también un pequeño taller móvil para reparaciones de urgencia en el frente.

El personal de la unidad era bastante exiguo, disponiendo de un comandante jefe, cuatro capitanes, 13 oficiales subalternos, 56 clases –de los cuales 55 eran conductores de los vehículos– y 212 soldados y cabos.

La marcha de la guerra era ya imparable y la batalla de Peñarroya –enero de 1939– dejó en manos de los nacionales 12 carros de combate T-26 y varios blindados en buen estado³⁸, habiendo inutilizado éstos otra treintena de medios blindados republicanos. Los carros y los blindados se incorporarían a la Agrupación del Sur, organizando a primeros de marzo de 1939 una segunda compañía de orugas dotada de nueve carros –igual que la existente–, formando grupo con la anterior, y desdoblando en dos grupos de blindados de ruedas –dotados unos de cañón y otros de ametralladora–, los existentes por esas fechas.

³⁵ Cf. Estados de fuerza, armamento y material de varias unidades. Noviembre de 1938. AGMAV, C. 1940, 6

³⁶ Se trataba de blindados fabricados en España por los republicanos, sobre chasis Ford 85, Zis o 3HC, con asesoramiento soviético y muchas de las piezas fundamentales como motores, armamento u ópticas, importados de la URSS. Los nacionales los asimilaban a vehículos blindados rusos, por su parecido a ciertos blindados de la época.

³⁷ La mayoría de los blindados *Bronie Avtomobil* (BA), procedentes de la Unión Soviética eran de la variante «6», construida sobre chasis de camión GAZ-AAA, la más moderna en servicio. Aun así, algunos de los recibidos en España eran de la variante «3», fabricados en 1934 sobre chasis de camión Ford Timken 6x4. La Agrupación del Sur, tenía, por lo menos, un ejemplar BA-3, como se deduce de las fotografías existentes.

³⁸ Vid. Mortera Pérez, A. Op. cit, p. 260.

El 18 de marzo de 1939, con vistas a la ofensiva final de la contienda, llegaban a la Base de Las Quemadas (Sevilla) dos secciones de carros de combate ligeros, dotadas de vehículos alemanes *Panzer I*, pertenecientes a la 3ª Compañía de la Agrupación de Carros de La Legión. Dichas secciones operarían integradas en la Agrupación de Carros del Ejército del Sur hasta el final de la guerra; una de ellas agregada a la 112ª División –C. de E. de Andalucía– y la otra a la 13ª División –C. de E. Marroquí–.

Todas las unidades citadas, incluidas las dos secciones de *Panzer I*, se mostrarían en Sevilla el 17 de abril de 1939, en el desfile de la Victoria celebrado en esta capital para conmemorar el triunfo en la Guerra Civil española.

1.C.- Los carros de combate italianos

El 28 de agosto de 1936 arribaba al puerto de Vigo el vapor español *Ebro*, bautizado *Anienne* para la operación, desembarcando una partida de armamento italiano, entre la que se encontraban cinco pequeños carros de combate Fiat-Ansaldo CV.33/35, primeros medios blindados incorporados al bando sublevado. Esta sección fue integrada en el 3º Grupo de Información de Artillería, con sede en Valladolid, al mando del teniente Julio Tamariz-Martel Fabre. Después de unas jornadas de instrucción con el material, la sección fue enviada al frente guipuzcoano, incorporándose a la columna Iruretagoyena, con la que el 13 de septiembre entraba triunfante en la capital donostiarra.

Esta pequeña unidad continuó agregada a la misma columna, que avanzaría por la costa hacia Vizcaya, hasta que el 18 se les ordenó marchar a Huesca, participando en varios combates en torno a la capital oscense. El 4 de octubre fue enviada al frente de Ávila, agregada a la columna del coronel Nevado. Una semana después marchaba a Talavera para integrarse en la columna Castejón, aunque la orden quedaría en suspenso, pues se decidió incorporarla –como 3ª sección– a una nueva unidad de carros que se organizaba en Cáceres.

Desde principios de octubre se preparaba la denominada inicialmente en los oficios de los sublevados «unidad de cucarachas legionarios»³⁹, dotada de carros ligeros italianos Fiat-Ansaldo CV.33/35, aunque el nombre no cuajaría, y en adelante no se les volvería a denominar así en la documentación nacional, manteniendo el apellido «legionarios» pero con el nombre de «carros ligeros».

³⁹ Así viene expresado el nombre de la unidad en un telegrama cifrado (clave Oviedo) dirigido al General jefe del Ejército del Norte. Cf. AGMAV. DN. L. 314, C.45, L.6.

**Los *carri veloce* Fiat-Ansaldo CV.33/35.
«Cucarachas» sin coraza ni potencia de fuego**

Los carros italianos eran veloces; no hay duda. Pero nada más. Para un enemigo con fusiles y pistolas como única arma ofensiva, podían valer con su blindaje ligero y sus dos ametralladoras. Los abisinios fueron ese enemigo en 1935 y crearon a los italianos una falsa seguridad en unos carros de combate que realmente no lo eran. Y no lo eran pues con ellos no se podía combatir contra otros ingenios blindados, ni era factible enfrentarse a una defensa en profundidad con armas automáticas y antitanque. Un carro de tres toneladas, con blindaje máximo de 10 mm y dos ametralladoras ineficaces para enfrentarse a un carro adversario, nunca fue enemigo para los potentes T-26, de nueve toneladas, con un blindaje de 15 mm y un cañón de 45 mm y hasta tres ametralladoras de 7,62 mm. Eran rápidos, eso sí; por eso lo de «*carro veloce*». Pero nada más.

Una nueva partida de carros Fiat se recibiría en Vigo el 7 de octubre, sumando a los cinco primeros, otros diez más, –tres de ellos lanzallamas–, junto a personal técnico, repuestos y numerosos cañones de acompañamiento de 65 mm. Con todo este material y el preexistente en España se organizaría en Cáceres el denominado «*Raggruppamento italo-spagnolo di carri e artiglieria*», encuadrándose el mismo en La Legión.

El 16 de octubre de 1936, Franco apremiaba a Mola para activar la organización de unidades de carros nacionales, así como baterías de acompañamiento y contracarro, y para ello comisionaba al teniente coronel de Intendencia Julio González Martínez-Velasco, para gestionar lo preciso para esas unidades, con el fin de emplearlas de inmediato. De hecho, al día siguiente se ordenaba que los carros se enviaran por ferrocarril a Torrijos, donde por carretera marcharían a Maqueda, acompañados por tres baterías de acompañamiento. Y el 19 salía el tren militar conduciendo la unidad con el destino previsto⁴⁰. Al mando del capitán de artillería Guillermo Vidal-Cuadras Villavechia⁴¹, la Compañía de Carros Ligeros de Asalto, que así se llamaba la unidad, participó, en la toma de Navalcarnero (Madrid), el 21 de octubre de 1936, y por su comportamiento en esta acción se le otorgaría el sobrenombre de «Navalcarnero»–.

⁴⁰ Cf. AGMAV. DN. L.314, C.36, A.6.

⁴¹ Mandaban las secciones los tenientes Gómez Pérez, Tamariz-Martel y Rustici (los dos primeros, españoles y el tercero, italiano). Vidal-Cuadras moriría poco después a bordo de su carro Fiat-Ansaldo. Vid. Manrique García, J. M., «Algo más sobre los carros italianos en la Guerra de España (36-39) 2ª parte». *Revista Española de Historia Militar*, n.º 4, 2000, pp. 241 y ss.

Tras el combate de Seseña-Esquivias⁴², en el que se enfrentarían por vez primera los carros italianos y los soviéticos en la guerra española, los Fiat de la Compañía «Navalcarnero» apoyaron el ataque a Madrid de la Columna Asensio, falleciendo el 7 de noviembre en acción de guerra su capitán, Vidal-Cuadras, tras ser alcanzado su carro por bombas de mano. Los combates de las siguientes jornadas en el frente de Madrid fueron durísimos, perdiendo la compañía varios carros y permaneciendo únicamente dos oficiales operativos –uno de ellos herido–. A partir del 17, la «Navalcarnero» combatió en la Ciudad Universitaria (Madrid) con la columna Barrón, tomando el mando de la misma el capitán Gómez Salcedo, tras varias jornadas en retaguardia, en reorganización: sólo le quedaban ocho carros.

El combate de Seseña

El 29 de octubre de 1936 se produjo el primer combate de carros en la Guerra Civil española, enfrentándose en Seseña (Madrid) los ligeros italianos Fiat-Ansaldo CV.33/35, a los recién llegados de la URSS T-26 B, integrados en el ejército de la República. En el combate, tres T-26 fueron alcanzados por la artillería nacional y sus tripulaciones rusas y españolas resultaron muertas, mientras que fueron dos los pequeños carros Fiat-Ansaldo CV.33/35 que recibieron impactos de los potentes cañones de los T-26B de la compañía que mandaba el ruso Pavl Arman, provocando también la muerte a los tripulantes italianos. Los pequeños Fiat no eran enemigo para los rusos.

El 30 de noviembre de 1936 tuvo lugar una entrevista entre Franco y el general «Mancini»⁴³, acordando reconstituir con personal italiano la 1ª Compañía de carros Fiat-Ansaldo, formar con la 1ª y 2ª compañías de carros un batallón servido por italianos, y organizar una batería de acompañamiento de 65 mm servida, también, por personal italiano. Para supervisar estas operaciones fue comisionado el comandante Ferraris, con las órdenes de organizar urgentemente la unidad, para que actuara en los combates que estaban teniendo lugar en los alrededores de Madrid.

Se dieron órdenes⁴⁴ de que se retirara del frente la compañía española y se enviara a la localidad de Yuncos (Toledo), y que la 2ª compañía, que acababa de llegar a Cádiz desde Italia, por vía marítima, se concentrase el

⁴² Vid. Manrique García, J. M., *Op. cit.*, pp. 169 y ss.

⁴³ «Mancini» era el alias del general jefe del contingente italiano en España, general Mario Roatta.

⁴⁴ Cf. AGMAV. DN, L.314, C.47, A.6.

Villaluenga (Toledo). También se retirarían del frente dos piezas de 65 mm y sus municiones para constituir el embrión de la batería de acompañamiento del batallón carrista. El 9 de diciembre habían desembarcado en Cádiz otros 20 carros Fiat, con los que se organizaría la nueva unidad acorazada italiana que se asignaría al recién constituido «*Corpo di Truppe Volontari*» (CTV)

En los meses de enero y febrero de 1937 hubo otra entrega de 24 carros Fiat que, junto a las dos compañías ya constituidas, servirían para crear el 17 de febrero de 1937, el denominado «*Raggrupamento*⁴⁵ *Reparti Specializzati*» en Sanlúcar la Mayor (Sevilla), dependiendo directamente del CTV. Esta unidad cambiaría su denominación en octubre de ese mismo año 1937 por la de «*Raggrupamento Carristi*», que le acompañaría hasta el final de la contienda. Además de los carros ligeros Fiat, integró un grupo de blindados y moto-ametralladoras, denominado «*Reparti*⁴⁶ *autoblindo e motomitraglieri*», que desembarcó en Cádiz en enero de 1937, participando esta nueva unidad por primera vez en la toma de Málaga y Motril en febrero.

También integraría el «*Raggrupamento*» una unidad anticarro dotada de cañones de 47 mm, que llegaron a Cádiz en noviembre de 1936 y, como el resto, participaron en las operaciones que llevaron a la toma de Málaga.

En marzo de 1937, un mes después de su constitución, la unidad carrista italiana incorporaba el denominado «*Reparto Lanciafiamme (autotrasportato)*», pese a que el material que lo constituía había sido desembarcado en Cádiz en el mes de enero. En abril se organizaba un «*Centro Addestramento*», que más tarde se convertiría en «*Centro riparazioni e ricuperi*». Entre marzo y abril se incorporarían a la unidad, otros 36 carros Fiat, con los que se iban a reponer bajas y se potenciaría la unidad de carros italiana.

Las batallas de 1937: Málaga y Guadalajara

La ofensiva nacional sobre Málaga sería la primera oportunidad de combate para el recién organizado CTV italiano, que afrontaría esta campaña, prácticamente en solitario, y actuando como lo que era: una Gran Unidad

⁴⁵ La traducción de esta palabra al castellano es Agrupación. Cuando se trata de hacer una traducción de un concepto militar, «*Raggrupamento*» es una unidad superior –tipo batallón o regimiento– compacta y organizada de una multiplicidad homogénea. En el ejército italiano, es una unidad operativa compuesta por varios «*reparti*» o departamentos.

⁴⁶ El concepto militar, «*Reparti*», hace referencia a un conjunto de personas y vehículos capaces de realizar una actividad operativa (táctica, técnica o logística) de tipo elemental, normalmente de nivel inferior al batallón.

en términos militares. El 5 de febrero daban comienzo las operaciones, en las que participarían dos compañías de carros Fiat y una de blindados Lancia, integradas en las tres columnas que se organizaron para la ofensiva. En la misma, se capturarían varios blindados BA-6 y FA-I republicanos, que de inmediato se pondrían en servicio para apoyar a las fuerzas de Queipo en Andalucía. Sería la primera demostración de «Guerra relámpago» en la historia⁴⁷.

El mando italiano, sobrevalorando el concepto de «guerra célere» que tan buenos resultados le había dado en la recién terminada campaña de Málaga, se atrevió a organizar una operación sobre la capital de España desde el norte, que avanzaría sobre Guadalajara y, desde allí, intentaría cortar la carretera de Valencia y aislar Madrid por el este. El día 8 de marzo el CTV iniciaba la ofensiva llevando en vanguardia la 3ª Compañía de carros Fiat, y la unidad española que le cubría el flanco derecho, la 2ª Brigada de la División de Soria, llevaría a la 1ª Compañía de *Panzer I* del Batallón de Carros de Combate. Enfrente tendrían una compañía reforzada de la Brigada Pavlov, con 20 carros T-26B, aunque el día 10 Miaja enviaría a reforzar sus efectivos a la totalidad de los carros de la Brigada⁴⁸.

Todo el *Raggruppamento* tuvo participación en la ofensiva, destacando los combates llevados a cabo en Brihuega, máximo avance que consiguió alcanzar el contingente italiano. Por su parte, la brigada Marzo conseguiría capturar en las operaciones cinco carros T-26, que fueron entregados al Servicio de Recuperación para su puesta a punto.

Los ataques republicanos a Trijueque y Brihuega fueron efectivos y los italianos comenzaron su retirada, dejando al descubierto el flanco izquierdo de las posiciones de la brigada española. Los italianos perderían en esta batalla nueve carros ligeros, dos de ellos capturados intactos por los republicanos; a cambio, éstos perderían 13 T-26, algunos de ellos, reparables.

Ofensivas en Aragón, Valencia, Ebro y Cataluña

En las postrimerías del verano de 1937, las compañías 2ª y 3ª del batallón italiano fueron enviadas al frente aragonés en apoyo de la Brigada Mixta «Flechas Azules», combatiendo en el sector de Zuera.

⁴⁷ Manrique García, J. M., «Algo más sobre los carros italianos en la Guerra de España (36-39) 3ª parte». *Revista Española de Historia Militar*, n.º 5, 2000, pág. 300.

⁴⁸ Sagarra Renedo, P, González López, O., Molina Franco, L. *Grandes batallas de la Guerra Civil española (1936-1939). Los combates que marcaron el desarrollo del conflicto*, La esfera de los libros, Madrid, 2016., pp. 184 y ss.

En el mes de octubre de 1937, al cambiar su denominación a «*Raggruppamento Carristi*», se incorporaría a la unidad una sección anticarro de 37 mm, y al mes siguiente, noviembre, una sección de ametralladoras antiaéreas. La última incorporación a la unidad carrista italiana se daría ya en junio de 1938, con un «*reparto motociclisti*», con motos dotadas de fusil ametrallador⁴⁹.

El CTV, con sus unidades acorazadas y blindadas, tomaría parte en la carrera hacia el mar a través del territorio aragonés –al sur del Ebro–, iniciada el 9 de marzo de 1938, manteniendo la misma estructura que tenía en octubre de 1937, a la que se habían sumado –fuera de plantilla– dos blindados republicanos BA-6 capturados en la campaña del Norte, y una sección de T-26 cedida por el ejército nacional⁵⁰, que otorgaban al contingente mayor potencia de fuego. También llegaron a disponer de dos blindados Zis/Ford 85, capturados a los republicanos. Un *Gruppo Celere* del CTV, en el que se integraba el *Raggruppamento Carristi*, participaría en la toma de Tortosa. En abril de 1938 se recibía en Sevilla una partida compuesta por 12 carros Fiat para reponer pérdidas.

El *Raggruppamento Carristi* participó en la ofensiva sobre Valencia con su fuerza al completo –cuatro compañías de carros encuadradas en dos batallones, un batallón motorizado y un batallón mixto–, con una importante actividad al final de las operaciones sobre Sagunto. También tomaría parte en la Batalla del Ebro con todo su material –duramente castigado, como el alemán y los T-26B en manos nacionales–, recibiendo al finalizar la misma 32 *carri veloci* procedentes de Italia, siendo éste el último refuerzo para la unidad hasta el fin del conflicto. Con este material y alguno capturado al enemigo y empleado por los italianos en las operaciones, la unidad de carros italiana creció hasta convertirse en un verdadero regimiento acorazado.

A las órdenes del coronel Roberto Olmi, el *Raggruppamento* disponía, a finales de 1938, de tres batallones de carros. Los dos primeros, con personal italiano, se organizaban en dos compañías de tres secciones cada una, y cuatro carros por sección. El tercero, con personal español, disponía

⁴⁹ Vid. Murias, C., Castañón, C., Manrique, J.M. *Militares italianos en la Guerra Civil española*. La esfera de los libros, Madrid, 2010, pp. 128 y ss.

⁵⁰ El 25 de octubre de 1937 se cursaba por parte de la Delegación italiana en el Cuartel General del Generalísimo, la petición de poder quedarse con un «auto blindado con cañón» cogido en Santander y el disponer de un segundo igual al anterior, entregado por los nacionales. Así mismo se pedía que, «para experiencias», fuera integrada en el *Raggruppamento*, y mandada por el capitán español Juan Carreras, una compañía (o, cuando menos una sección), de los «tanks con cañones cogidos al enemigo». Cf. Tanques rusos y experiencias. AGMAV, C. 2765. También Vid. Murias, C., Castañón, C., Manrique, J.M. Op. cit. pág. 144.

de dos compañías a dos secciones cada una, y con cuatro carros por sección. Además de los tres batallones de carros ligeros, el *Raggruppamento* disponía de una compañía de mando, un batallón motomecanizado –con una compañía de autoametralladoras, otra de motoametralladoras y otra de Bersaglieri–, un batallón de *Arditi* –tropas de asalto, con tres compañías– y un grupo mixto –en el que se integraban una compañía de lanzallamas, otra de ametralladoras antiaéreas, una batería de cañones de acompañamiento de 65/17, otra de cañones antitanque de 37/45 y dos secciones de cañones antitanque de 47 y de 45 mm, cada una–.

En la campaña de Cataluña, el CTV, con su unidad carrista rompería el frente el 23 de diciembre de 1938, desde la cabeza de puente de Serós (Lérida). El 15 de enero, los carros italianos entraban en Tarragona y el 22, en Igualada. Cuatro días más tarde, el 26, caía Barcelona y pese a que el CTV avanzaba por el oeste de la capital catalana, una columna «*célere*» italiana –con un batallón de carros– entraría en la Ciudad Condal⁵¹.

Finalizaría la participación carrista italiana en la Guerra Civil española con la ruptura en el frente de Toledo, en la que participarían todas sus fuerzas: los tres batallones de carros, el Mixto y el Motomecanizado.

1.D.- Una retrospectiva necesaria

¿Cuántos carros alemanes e italianos combatieron en la Guerra Civil? ¿Cuántos carros y blindados enemigos fueron capturados a lo largo de la contienda por los vencedores? ¿Cuántos sobrevivieron a la guerra y se incorporaron al nuevo Ejército español de postguerra?

Estas y otras preguntas relativas a material acorazado y blindado se les plantean en muchas ocasiones a los investigadores, y pese a que algunas de ellas están fehacientemente documentadas y hartamente comprobadas, todavía a estas alturas no se ha alcanzado un consenso historiográfico, repitiéndose en muchas obras aparentemente serias, versiones ampliamente superadas o absolutamente erradas.

Los alemanes realizaron cinco envíos de carros de combate *Panzerkampfwagen I* a los sublevados en el curso de la Guerra Civil española, los tres primeros a través de la Legión Cóndor y los dos últimos por la mediación de la empresa intermediaria HISMA Ltda. El primero de los envíos fue a finales de septiembre, cuando llegaron 41 carros del modelo «A» junto al resto del material y el personal que compondría el batallón germano

⁵¹ Vid. Murias, C., Castañón, C., Manrique, J.M. Op. cit., pp. 161 y ss.

denominado *Panzergruppe Thoma*⁵². El segundo fue en noviembre, cuando se recibieron en Sevilla otros 21 carros Panzer I, en este caso de la variante «B»⁵³. El tercer envío –y último que gestionó la Legión Cóndor– comprendía otros diez carros más, para reponer bajas, y desconocemos su ubicación temporal. Total: 72 carros Panzer I. El cuarto envío se realizó con HISMA como mediadora, y comprendió 30 carros Panzer I recibidos en dos expediciones distintas –en Vigo desembarcaron 18 carros y en Sevilla, 12– recibidas en agosto de 1937. La quinta y última expedición de carros alemanes se produjo en enero de 1939, cuando también con la mediación de HISMA, se recibieron los últimos 20 carros de combate alemanes en España. El total, pues, de Panzer I recibidos a lo largo de la contienda fue de 122⁵⁴.

Los italianos hicieron también varios envíos de sus pequeños carros ligeros a lo largo del conflicto, envíos que podemos agrupar de la siguiente manera: hasta primeros de diciembre de 1936, en tres expediciones, remitieron 35 carros Fiat a España. En enero y febrero de 1937 llegaron 24 carros italianos, en marzo otra cantidad similar y en abril 12 carros más, todos ellos integrados la unidad blindada del *Corpo di Truppe Volontari*. En septiembre de 1937 se enviarían otros 16 ejemplares para cubrir bajas, algo que se repetiría en abril de 1938, cuando se recibieron 12 ejemplares más. El último envío, para poner a punto el *Raggruppamento Carristi* italiano, llegaría a España en diciembre de 1938, y consistiría en 32 carros que se repartieron por las distintas compañías de los batallones, muy afectados por las bajas de la batalla del Ebro. El total de carros ligeros Fiat-Ansaldo CV. 33/35 recibidos a lo largo de la contienda fue de 155⁵⁵.

Por lo que respecta a los carros y blindados capturados por los nacionales a lo largo de la contienda, hemos de convenir que fueron muchos y que todos los que se pudieron poner en servicio, se incorporaron a las unidades blindadas del norte, del sur e, incluso, italianas.

Para aquilatar más las cifras, hemos de acudir a las fuentes, y una de las más interesantes es la propia Agrupación de Carros de Combate de La

⁵² Llegaron en los buques de transporte «Pasajes» y «Girgenti». Acompañaban a los carros, camiones de remolque, plataformas porta-carro, camiones taller, automóviles ligeros, camiones de carga, motocicletas y piezas contra-carro, además de repuestos, armamento, etc... Molina Franco, Lucas. *El legado de Sigfrido. La ayuda militar alemana al Ejército y la Marina nacional en la Guerra Civil española (1936-1939)*, AF Editores, Valladolid, 2005, pp. 135-136.

⁵³ Llegaron en el buque «Urania». La variante «B» disponía de un motor más potente y su chasis era un poco más alargado, para poder acoger el nuevo grupo motor. En armamento y coraza era idéntica a la versión «A».

⁵⁴ Vid. Molina Franco, L., Manrique García, J.M. *Legión Cóndor. La historia olvidada*. Quirón Ediciones, Valladolid, 2000, pp. 72-74. Vid. *El legado de Sigfrido*. Op. cit. pp. 135-143.

⁵⁵ Vid. Molina Franco, L., Manrique García, J.M. *Las armas de la Guerra Civil española*. La esfera de los libros, Madrid, 2006, p. 314.

Legión. Su jefe, el teniente coronel Díez de la Lastra, comunicó al Cuartel General del Generalísimo un «estado numérico de carros Wickers (sic) cogidos al enemigo»⁵⁶ por la Agrupación y las unidades que le precedieron, desde enero de 1937. Aun sabiendo que no constan en la documentación tres meses (octubre, noviembre y diciembre de 1936), las cifras que ofrece son contundentes: 98 carros T-26 capturados en estado operativo o con posibilidad de arreglo (36 de ellos lo fueron en marzo y abril de 1939, con lo que no pudieron participar en la guerra). Otros 30 carros se capturaron destruidos en combate, y de ellos sólo pudieron aprovecharse piezas sueltas, por último, más de 50 T-26 fueron capturados por otras fuerzas, en mejor o peor estado. Como se puede apreciar, los datos son realmente espectaculares, cerca de 180 carros T-26, los más potentes del conflicto, capturados por el Ejército nacional a lo largo de la contienda, significan más de la mitad de los enviados por la URSS. De éstos, fueron puestos en servicio 123⁵⁷.

Pero las capturas de carros no se redujeron únicamente a los T-26, como nos informa el último documento citado; en el norte se capturaron 24 Renault FT-17 y 11 Trubia/Landesa-Naval, y en distintos frentes, 21 «tanques Ford» –que así denominaban a blindados BA-6 soviéticos–. Nada cita el documento en cuestión de los BT-5 y los FA-I capturados en estado operativo, aunque sabemos a ciencia cierta que, de los primeros, la Agrupación tuvo en servicio cuatro ejemplares en su 3º Batallón, en la unidad de depósito, y los italianos, por lo menos dos. En la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur prestaron servicio como vehículos de enlace 10 FA-I, la mitad de los importados por la República en toda la guerra⁵⁸.

Por lo que respecta a los blindados ZIS/Ford 85 y Chevrolet B.C., fabricados en España con tecnología, piezas y apoyo soviético⁵⁹, hay que apuntar que del primer modelo –ZIS/Ford 85, los nacionales integraron casi todos los vehículos capturados en la Agrupación del Sur, la cual tenía en servicio 32 vehículos al terminar la guerra, manteniendo la del Norte algún vehículo operativo de los capturados en las operaciones, lo mismo que los italianos. Es posible que se capturaran durante la guerra cerca de 40 blindados operativos de este modelo. Del segundo tipo, los blindados B.C. fabricados en Barcelona

⁵⁶ Fueron capturados, en buenas condiciones de uso, 10 carros en 1937, 38 en 1938 y 50 en 1939. Cf. AGMAV, CGG. C.12, L.593, D.163

⁵⁷ El 21 de abril de 1939, el jefe del Servicio Nacional de Propaganda solicitó al Estado Mayor del Cuartel General del Generalísimo, los «tanques cogidos al enemigo, distinguiendo los de procedencia rusa...». Cf. AGMAV, CGG, C.12, L.594, C.45.

⁵⁸ Cf. Organización. Informe sobre plantilla de la Agrupación de Carros de Combate. Febrero de 1939. AGMAV, C. 1942,4

⁵⁹ Vid. Molina Franco, L., Mata Duaso, J.M. «Los blindados de la postguerra», Revista ARES, año 8, n.º 42, pp. 12-19.

y Elda, también se capturaron algunos –muy pocos– en estado operativo en el transcurso del conflicto, disponiendo la Agrupación del Norte de, por lo menos, un ejemplar armado con torre de T-26 y otro con cañón de 37 mm, y los italianos de otros tantos.

Desde los inicios de la contienda, los sublevados actuaron decididamente, con todos los medios a su alcance, contra los carros y blindados enemigos y aunque en la mayoría de las ocasiones su afán era la destrucción del «monstruo de acero», la captura en buenas condiciones de los blindados les reportaba mucho más beneficio que su destrucción, pudiéndose incorporar a las unidades propias con la consiguiente mejora de la potencia de fuego que necesitaban. Gracias a diversos factores, entre los que podemos apuntar la gran capacidad técnica de parques y maestranzas de artillería para poner en servicio cualquier material de guerra, hizo que al final de la Guerra Civil, el ejército franquista consiguiera disponer de una fuerza acorazada de origen ruso, de entidad similar, sino superior, a la aportada por alemanes e italianos.

2.- LOS CARROS DE COMBATE REPUBLICANOS

2.A.- *El Norte Republicano. Carros y blindados*

El Norte cantábrico –las provincias de Asturias, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa– quedó en un primer momento en poder de las fuerzas gubernamentales. Allí, como en el resto del país, proliferaron los blindados improvisados, aunque algunas empresas del sector sacaron más partido a su experiencia carrocería y llegaron a producir en serie varios de estos, a menudo, antiestéticos medios de guerra. Debemos destacar en Guipúzcoa, la fábrica de cañones de Placencia de las Armas⁶⁰, en Vizcaya, la factoría de Sestao de Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), conocida como «La Naval», en Santander, la factoría artillera de Reinosa (perteneciente a la SECN) y en Asturias, los talleres de artillería de Trubia y la Constructora Gijonesa Juliana; todos estos establecimientos fabriles produjeron blindados de circunstancias con cierta calidad o los repararon, los cuales serían utilizados por el Ejército del Norte republicano para tareas de segunda línea y vigilancia de carreteras.

⁶⁰ Esta fábrica guipuzcoana tuvo la denominación de «La Euscalduna» hasta 1935, pero nada tenía que ver con los talleres «Euskalduna» de Vizcaya. Muchos autores han confundido estas dos empresas, asignando la producción de blindados a «Euskalduna», cuando la que realmente los fabricaba era «La Euscalduna». Vid. Molina Franco, L., González López, O., Sagarra Renedo, P., *Carros y blindados en el Ejército del Norte republicano*, Galland Books, Valladolid, 2022, pág. 60.

En el otoño de 1936, en la zona controlada por el Cuerpo de Ejército de Euzkadi (C. de E. n.º I), se formó una compañía de camiones blindados, y en las provincias de Santander (C. de E. n.º II) y Asturias (C. de E. n.º III) se organizarían sendas secciones de camiones blindados y semiblandados, que formarían parte de los respectivos Cuerpos de Ejército.

El 1 de noviembre de 1936, llegaba a Bilbao el vapor soviético *A. Andreev* con carga militar para el norte, entre la que había 20 blindados pesados BA-6 y 10 blindados ligeros FA-I, además de aviones, piezas artilleras y armamento ligero. Los blindados se repartieron entre vascos, asturianos, y santanderinos: la mitad del material blindado recibido fue a parar al C. de E. de Euzkadi: diez BA-6 y cinco FA-I; el C. de E. de Asturias recibió siete BA-6 y tres FA-I y el de Santander sería el menos favorecido, integrando únicamente tres BA-6 y dos FA-I.

El blindado pesado soviético BA-6

La oficina de proyectos de la fábrica Izhorskiy (Leningrado) desarrollaría en 1932 un vehículo pesado blindado de combate de 5 toneladas, basado en el chasis del camión 6x4 Ford Timken, recibiendo el citado blindado la denominación de fábrica: Bronie Avtomobil-Izhorskiy –BA-I–. Sería el origen de la conocida serie de blindados soviéticos «BA», iniciándose en el 3 y finalizando en el 11, con algunos saltos numéricos. El BA-3 –sucesor del BA-I, del que solo se fabricaron 53 ejemplares–, entró en producción en 1934 y finalizó un año después, llegándose a producir 160 vehículos de este modelo, cuyas principales diferencias con el BA-I eran el chasis sobre el que se asentaba –en el caso del BA-3, un GAZ-AAA– y la torre que montaba, que era la misma que la del carro de combate T-26, armada con un cañón de 45 mm M-1932. Tenía una dotación de cuatro personas (conductor, ametrallador frontal, jefe de vehículo-tirador del cañón y cargador –estos dos últimos alojados en la torre–). El peso del vehículo era de 6 Tm. Finalizada en 1935 la producción en Izhorskiy del BA-3, su sustituto en la cadena hasta 1939 sería el BA-6, una versión aligerada del mismo –5,12 Tm–, con nueva transmisión, suspensión posterior reforzada, mejora del blindaje en zonas más vulnerables y neumáticos a prueba de balas GK, aunque el armamento era el mismo. En la mayoría de ejemplares fabricados de esta serie –386–, se eliminó la portezuela de acceso situada en la parte trasera del vehículo⁶¹.

⁶¹ Vid. Kinnear, James. *Russian Armored cars 1930-2000*, Darlington Productions Inc. Maryland, 2000, pp. 123-136.

El blindado ligero soviético FA-I

El FA-I (Ford-A-Izhorskiy) era un vehículo ligero armado diseñado y desarrollado a partir de 1931 sobre la base del chasis y la mecánica del coche ligero GAZ-A. Disponía de una torrecilla cilíndrica dotada de una ametralladora de 7,62 mm DT. Su motor era un Ford-A de cuatro cilindros y 3.285 cc, que generaba 40 Hp. El blindaje era chapa de acero de 6 mm, que bastaba para proteger a su dotación de armas individuales. Tras ser aceptado por el Ejército Rojo, entraría en producción en la planta de Leningrado a lo largo de 1932, reemplazando a otros modelos precedentes. Durante los cuatro años siguientes, saldrían de la planta rusa un total de 676 vehículos de este modelo, finalizando la producción sobre chasis de GAZ-A en 1936. Su tripulación la componían dos combatientes: el conductor y el jefe de vehículo, que a la vez operaba la ametralladora de la torre.

En la 2ª quincena de noviembre, una vez entregado el material ruso a los tres cuerpos de ejército, se organizaba la primera unidad acorazada republicana en este territorio: la denominada «Compañía de Carros de Asalto del Ejército del Norte», dotada en el momento de su creación de cuatro secciones, tres de ellas con material de ruedas y una cuarta, con material de cadenas u «orugas», como se le denominaba en aquella época⁶³, aunque esta no disponía –de momento– de material. Antes de acabar el año 1936 se perderían tres BA-6 –uno en el frente asturiano, en el monte Otero, y dos en la batalla de Villarreal (Álava)– así como un FA-I en Nocedo (Asturias), dejando ver los problemas de este material empleado en terreno montañoso.

La batalla de Villarreal

La gran ofensiva conjunta republicana en el frente norte se produjo a finales de noviembre de 1936. En el territorio del Cuerpo de Ejército de Euzkadi, el objetivo era la toma de Vitoria, así como el avance ulterior sobre Miranda de Ebro. Esta gran operación ofensiva comenzaría el 30 de noviembre de 1936 y quedaría reducida al ataque a Villarreal de Álava, donde se frenaría y fracasaría la operación. El Cuerpo de Ejército de Santander tenía como objetivos inmediatos Villarcayo, Medina de Pomar y Trespaderne, en la provincia de Burgos, para luego confluir en el objetivo final de la ofensiva, que era Miranda de Ebro.

⁶² Vid. Kinnear, James. Op. cit., pp. 19-24.

⁶³ Cf. Relación nominal de todos los componentes de esta compañía. Nómina del Batallón de Carros de Asalto «Orugas» 11-1936/5-1937. AHE. AHGV. Fondo Departamento de Defensa. Ejército Vasco. Caja 82, Expediente n.º 1.

El 24 de diciembre de 1936, el Estado Mayor del Ejército del Norte reorganizaba los elementos blindados que operaban en este ejército, agrupándolos en el llamado «Regimiento de Carros de Combate»⁶⁴. Dicho regimiento estaría compuesto por el llamado Batallón de Carros del Ejército, que tendría un grupo de autoametralladoras-cañón y un grupo de «orugas», y por tres batallones denominados de «Autos-Blindados» –uno por cada cuerpo de ejército–. El batallón de carros tendrá dependencia orgánica y táctica directa del mando del regimiento, perteneciendo orgánicamente a la acción de conjunto del ejército. Los tres batallones de autos-blindados sólo tendrían dependencia táctica del regimiento, estando integrados orgánicamente en el cuerpo de ejército correspondiente, ya que su empleo habitual sería dentro del territorio del cuerpo de ejército correspondiente y bajo las órdenes directas del citado cuerpo de ejército, «... salvo en caso de que una acción de conjunto obligue a colocar todos los ingenios blindados bajo un solo mando táctico...»

Fue nombrado jefe del Regimiento el entonces capitán de Infantería Alfredo Samaniego Terrazas⁶⁵, cuya plana mayor tendrá residencia en Bilbao, y al frente del Batallón de Carros del Ejército destinaron al teniente de Infantería Santiago Saiz Palacios⁶⁶. Firmaba la orden de creación de esta nueva unidad, el jefe de Estado Mayor del Ejército del Norte, Francisco Ciudad de Miguel, en nombre del general jefe del Ejército del Norte, el general de división Francisco Llano de la Encomienda.

En febrero de 1937 el Batallón de Autos Blindados del Cuerpo de Ejército de Euzkadi disponía de cuatro compañías, una destacada en Eibar, otra en Elorrio, otra en Marquina y la cuarta en Ochandiano, así como una plana mayor en Algorta. Formaban parte del batallón 408 hombres y mantenía operativos 26 camiones blindados, de diferentes modelos.

El Cuerpo de Ejército de Santander tan sólo pudo organizar una sección de Autos Blindados, base para la formación posterior del citado batallón, pues únicamente disponía de tres camiones blindados y dos camiones semi-blindados, disponiendo de 132 hombres a finales de 1936⁶⁷.

⁶⁴ Cf. Correspondencia cruzada entre el jefe de Estado Mayor y el jefe de Operaciones del Ejército de Santander y diversas unidades de dicho Cuerpo de Ejército. Estado Mayor del Ejército del Norte, etc... CDMH de Salamanca. PS Santander. M,C. 8, exp. 5.

⁶⁵ Nacido en Bilbao, era teniente de Infantería destinado en el Regimiento «Garellano» al iniciarse el conflicto, participó en una audaz acción de guerrilla contra las presas del Gorbea, que abastecían de agua a Vitoria, en 16 de agosto de 1936. Fue militante de la UMRA y falleció en Barcelona en 1938.

⁶⁶ Al empezar el conflicto civil español, en julio de 1936, era alférez y estaba destinado en el Regimiento «Valencia» n.º 21, de guarnición en Santander. Vid. Mortera Pérez, A. «Los Renault FT-17 del Ejército del Norte republicano», en *REHM*, n.º 129, pag. 60.

⁶⁷ Cf. Correspondencia cruzada entre el jefe de Estado Mayor y el jefe de Operaciones del Ejército de Santander y diversas unidades de dicho Cuerpo de Ejército. Estado Mayor del Ejército del Norte, etc... CDMH de Salamanca. PS Santander. M, C. 8, exp.5.

Por lo que respecta al Batallón de Autos Blindados asturiano, llegaron a organizarse dos compañías, cada una de ellas dotada de dos secciones, y cada sección, con tres blindados⁶⁸ –todos ellos improvisados– como prescribía la orden del Ejército del Norte de diciembre de 1936. También en Asturias, la Constructora Gijonesa, S.A. Juliana, inició la fabricación de una serie de cuatro carros oruga «Landesa-Areces» tomando como base los tractores con motor Bomag que estaban en fase construcción al inicio de la guerra en la factoría de la Química del Nalón. Desconocemos si todos o parte fueron terminados, y de ser así, si se incorporaron al Grupo de Carros Oruga, perteneciente al Batallón de Carros de Combate del Ejército del Norte⁶⁹.

Pese a que la Orden dictada por Llano de la Encomienda en diciembre parecía clara, y el denominado Batallón de Carros del Ejército del Norte debería incluir un grupo de Orugas a disposición del propio Ejército, el gobierno vasco haría todo lo posible por disponer de una estructura militar completa, con mando directo de sus unidades, y quería mantener los Trubia-Naval y Landesa-Naval fabricados en la Naval de Sestao, en su estructura de Cuerpo de Ejército, como así fue. Las fechas fueron coincidentes con la llegada al territorio del Norte republicano –concretamente a Santander–, de dos cargamentos de carros de combate Renault FT-17 –48 carros–, lo que dejó en un segundo plano la salida escalonada de fábrica de los primeros «carros de asalto» «Trubia-Naval» y «tanques oruga» «Landesa-Naval»⁷⁰ (verdaderamente tractores) y su incorporación a una nueva unidad del Cuerpo de Ejército de Euskadi: el Batallón de Carros de Asalto (Oruga).

En el mes de febrero la Naval de Sestao debió haber entregado, por lo menos 10 «Trubia» (de los dos modelos), pues el Estado Mayor del Ejército del Norte solicitó, además de otro material bélico, «10 orugas» al consejero de Defensa de Euskadi⁷¹, para tomar parte en las ulteriores operaciones. Y es que no había en Vizcaya en estas fechas, otros carros orugas que los que pudiera haber fabricado ya la factoría bilbaína. Ignoro si esta orden se llegó a cumplir y el Cuerpo de Ejército vasco entregó todo lo que Llano de la Encomienda solicitaba. Pero lo que sí es cierto es que el 17 de abril de 1937, el Regimiento

⁶⁸ Vid. Mortera Pérez, Artemio. *Los medios blindados en la Guerra Civil española. Teatro de operaciones del Norte*. 36-37. AF Editores, Valladolid, 2007, pág. 41 y 71

⁶⁹ Vid. Mortera Pérez, Artemio. *Los medios blindados en la Guerra Civil española. Teatro de operaciones del Norte*. Op. cit., pág. 73.

⁷⁰ Pese a que en la actualidad se han aquilatado más los datos y se conocen cifras exactas de los Trubia-Naval y Landesa-Naval, fabricados en Sestao, el mejor y más completo trabajo hasta el momento, es el libro de: Mortera Pérez, A. *Los carros de combate «Trubia» (1925-1939)*, Quirón Ediciones, Valladolid, 1993.

⁷¹ El oficio n.º 1153, fechado el 5 de febrero de 1937, venía firmado por el general Llano de la Encomienda y por el Comisario General de Guerra del Norte, Ramón González Peña. Cf. AHE. AHGV. Fondo del Departamento de Defensa, Carpeta Ejército del Norte, Legajo 508.

de Carros del Norte mantenía en su estructura una sección de carros Trubia, sección que el Estado Mayor del Ejército del Norte, ordenó enviar a Asturias – junto a una compañía Renault y dos compañías de Autoametralladoras –, para ponerlas a disposición del Cuerpo de Ejército allí asentado⁷². Esta sección de «Trubias» –probablemente compuesta por cinco carros– es posible que ya no volviera a Vizcaya y quedara en Asturias hasta el final de la guerra.

El 3 de marzo de 1937 llegaba a Santander, procedente de la ciudad portuaria de Gdynia (Polonia) el vapor de bandera panameña de nombre *Autom*⁷³, y descargaba en la capital cántabra 16 carros de combate Renault FT-17, municiones, piezas de artillería y varios camiones. Nueve de los carros disponían de un cañón de 37 mm y otros siete, de ametralladora. Junto a los carros se recibieron 10.200 proyectiles de 37 mm. El 31 de marzo, otros 32 carros de este mismo modelo y con el mismo origen serían desembarcados del mercante *Andra*⁷⁴, también de bandera panameña, en el mismo puerto cántabro. De este segundo lote, 19 carros disponían de cañón y 13 de ametralladora. Junto a los carros se recibieron 20.000 proyectiles de 37 mm, repuestos y accesorios para los blindados, así como 10 camiones.

Todos estos ingenios blindados –de tercera mano y técnicamente superados⁷⁵– pasaron a formar parte del Regimiento de Carros del Ejército del Norte, que por estas fechas tenía su sede en Santander y seguía al mando del capitán Alfredo Samaniego. Los Renault FT-17 recibidos se integraron en el Grupo de Carros Oruga, distribuidos en tres compañías de 16 vehículos cada una. En el Grupo de Autoametralladoras (también llamado de carros blindados) permanecían los BA-6 y FA-I supervivientes.

Con inusitada urgencia, debido al desarrollo de las operaciones, los diez FT-17 operativos de los recibidos el día 3 de marzo, se enviaron a

⁷² Orden preparatoria al Regimiento de Carros del Ejército de fecha 17 de abril de 1937, firmada por el jefe de Estado mayor Francisco Ciutat. Cf. Órdenes particulares a varias unidades, febrero-agosto 1937. AGMAV, C.685, 2, doc. 18.

⁷³ Antiguo carguero noruego de nombre *Reidon*. Llegó al puerto de Gdynia procedente de Rotterdam y cargó material polaco, entre el que se encontraban 16 carros de combate Renault FT-17, saliendo con destino supuesto Montevideo el 24 de febrero. Cf. «Lista de los vapores salidos durante los meses de enero, febrero, marzo y primera quincena de abril del puerto polaco de Gdynia con material de guerra para los marxistas de España». AGMAE. AR. R-1048.

⁷⁴ El vapor holandés *Andra* cargó en el puerto de Gdynia 32 carros Renault y 20 camiones, todos ellos procedentes del ejército polaco, así como 25 toneladas de municiones de origen checoslovaco, partiendo el 27 de febrero con supuesto destino Montevideo. Cf. «Lista de los vapores salidos durante los meses de enero, febrero, marzo y primera quincena de abril del puerto polaco de Gdynia con material de guerra para los marxistas de España». AGMAE. AR. R-1048.

⁷⁵ Un informe del teniente coronel Fantova –Inspector de Fuerzas Blindadas en el Norte desde el mes de junio– sobre el estado de los 32 carros llegados en el *Autom* el 31 de marzo de 1937, no puede ser más desolador. Documento del Archivo Histórico del PCE, citado en «Seis días de guerra en el norte de Álava–comienza la ofensiva de Mola (31 de marzo–5 de abril de 1937)» en la Revista «Saibigain» n.º 6 (2018). Pp. 54-63.

Noreña (Asturias). El 13 de marzo entrarían en acción en la zona de Ventanielles, con más pena que gloria, perdiendo uno de los carros en combate. Tras el fracaso de su primera operación, los nueve carros supervivientes fueron trasladados a La Felguera para su puesta a punto.

El 17 de abril de 1937, el jefe de Estado Mayor del Ejército del Norte ordenaba el envío al Cuerpo de Ejército de Euzkadi, de una compañía mixta de autoametralladoras-cañón y carros de combate Renault con dos dotaciones completas de personal⁷⁶. Nueve carros Renault FT-17 –del segundo lote recibido en Santander– fueron enviados a la localidad vizcaína de Bedía por esas fechas, donde tras ser puestos a punto por los mecánicos del Regimiento, cinco de ellos entrarían en combate el 2 de mayo en la carretera entre Euba y Durango. Con el avance de los nacionales, los carros serían retirados a Bilbao en un primer momento, pasando más tarde a Carranza. La toma de Vizcaya por las tropas de Franco no proporcionó la captura de ninguno de los carros FT-17, que lograron pasar a Cantabria, lo que hizo suponer que éstos no habían participado en la misma⁷⁷.

El 23 de marzo de 1937, el gobierno de Aguirre creaba en el seno del Cuerpo de Ejército I, el denominado «Batallón de Carros Ligeros de Combate de Euzkadi», utilizando como unidad base la Compañía de Orugas que ya se desenvolvía en el seno del Batallón de Autos Blindados, «...con el material que ya tiene asignado y el que se le vaya adjudicando a medida que vaya entregando la "Constructora" la serie en fabricación...»⁷⁸. El jefe destinado a mandar esta nueva unidad sería el entonces capitán Carlos Tenorio Cabanillas⁷⁹, que ya había ejercido el mando del Batallón de Autos Blindados.

⁷⁶ Orden de la Jefatura de Estado Mayor del Ejército del Norte al Regimiento de Carros de Combate. Además de este envío de carros Renault y blindados a Vizcaya, en esa misma orden se manifestaba el envío de otro contingente más amplio a Asturias, compuesto por una compañía de carros Renault, una sección de carros Trubia y dos compañías de autoametralladoras. Cf. Órdenes particulares a varias unidades, febrero-agosto 1937. «Orden preparatoria al Regimiento de Carros». AGMAV, C.685, 2, doc. 18.

⁷⁷ La participación de los FT-17 en la campaña de Vizcaya se ve corroborada por el informe realizado el 10 de agosto de 1937 por el que fuera último jefe del Batallón de Carros de Asalto (orugas) de Euzkadi, comandante Pérez Grueso, quien escribió: «... A las órdenes del jefe de la 6ª Brigada (camarada Cristóbal) se estudió la operación de ataque a dicha posición, cuyo estudio dio como resultado la decisión de atacar la referida posición con una sección completa de nuestra unidad (tenemos impresiones bastante fundadas de que esta operación había sido estudiada por los carros oruga del Ejército del Norte destacados en Bedía y no llevada a efecto práctico)...». «Sus carros» eran los Trubia-Naval y «los del Ejército del Norte», los Renault FT-17. Cf. CDMH de Salamanca. Batallón de Carros de Asalto (Orugas). C.9, Exp. 12.

⁷⁸ Vid. Comunicaciones, fechadas entre el 13 de noviembre de 1936 y el 14 de junio de 1937, cruzadas entre el jefe de Operaciones del Cuerpo de Ejército de Euzkadi con el Departamento de Defensa, sobre diversos aspectos de conducción, organización y desarrollo de las operaciones militares... AHE. AHGV. Fondo: Departamento de Defensa. Estado Mayor de Euzkadi. Legajo 508.02.

⁷⁹ Procedía de la Guardia Civil.

Desde el 1 de abril, y hasta la caída de Vizcaya, en junio de 1937, en el territorio vasco controlado por el Cuerpo de Ejército de Euzkadi sólo operaría como unidad acorazada el que desde este día se denominó oficialmente como Batallón de Carros de Asalto (Orugas)⁸⁰, que a finales de mayo de 1937 disponía de dos compañías con 61 hombres, además de la plana mayor y servicios.

Tras la pérdida de Vizcaya, los carros y el personal del batallón vasco fueron trasladados a Arcentales y desde allí pasaron al cuartel que el Regimiento de Carros del Ejército del Norte tenía en Laredo. El capitán Samaniego Terrazas, jefe del Regimiento de Carros del Norte, ordenó al Batallón, que se trasladara al pueblo de Los Corrales de Buelna (Santander). Al pasar a Santander, la unidad acorazada vasca disponía de 14 carros «Trubia»⁸¹. El 6 de agosto, el general jefe del Ejército del Norte, Mariano Gamir, firmaba una orden por la que la unidad de carros vascos pasaba a formar parte del Regimiento de Carros del Ejército del Norte, con el que combatiría en la campaña de Santander y en la última del frente Norte, la de Asturias, hasta octubre de ese mismo año.

El carro de combate Trubia-Naval y el tractor blindado Landesa-Naval

En los primeros días de septiembre de 1936 se encomendó a la Sociedad Española de Construcción Naval la construcción de tanques oruga tipo «Landesa» y carros de asalto del mismo tipo, ya que con anterioridad esta empresa se había dedicado a la construcción de camiones tipo «Somua» y los blindados «Dodge» encargados por la Dirección General de Seguridad y el Ministerio de la Guerra. Los carros de asalto, que acabarían denominándose en la documentación republicana «Trubia» contruidos por la «Naval» o simplemente «Trubia», estaban proyectados por la Fábrica de Trubia con destino al Ejército español, como continuación de los inicialmente diseñados por el capitán Ruiz de Toledo en la década anterior. Su armamento original debería haber sido un cañón de 40 mm (Ramírez de Arellano) en la torre y dos ametralladoras, una en la proa y otra en la torre, aunque la falta de piezas artilleras de ese calibre en la zona vizcaína hizo que cada uno de los carros producidos llevara, únicamente, dos ametralladoras. Su velocidad máxima era de 45 km/h.

⁸⁰ Con este nombre figura en todos los documentos oficiales del Ejército de Euzkadi consultados. Los membretes de la documentación generada por la unidad desde abril de 1937, también recogen este nombre, y no el inicialmente asignado en el oficio de la Consejería de Defensa del Gobierno Vasco, que era: «Batallón de Carros Ligeros de Combate de Euzkadi».

⁸¹ Dato obtenido del informe del jefe de la V División del Cuerpo de Ejército de Euzkadi, sobre actividades de la misma en la defensa de Bilbao. Desconocemos cuántos de estos 14 blindados eran «Trubia-Naval» y cuántos «Landesa-Naval», aunque de estos últimos, por lo menos debería haber dos vehículos, que son los que cayeron en poder de los nacionales en la ofensiva santanderina. Vid. AGMAV, CGG. L. 279, C. 6, A.5. D. 12.

En el transcurso de las operaciones de Santander, caerían en poder de los nacionales 13 carros Renault FT-17 en diferentes estados de conservación y por los menos nueve «Trubia-Naval» y «Landesa-Naval», que fueron recogidos y enviados a retaguardia para su puesta a punto⁸². En Asturias, según los datos del Servicio de Recuperación de Material de Guerra, hasta el día 3 de noviembre de 1937 se capturaron 13 carros Renault FT-17⁸³.

Los supervivientes de los 18 carros «Trubia-Naval» y los seis «Landesa-Naval» fabricados por la Naval de Sestao en la provincia de Vizcaya⁸⁴, al igual que el resto de blindados fabricados en el Norte republicano hasta octubre de 1937, desaparecieron de los arsenales bélicos de ambos contendientes definitivamente –unos como consecuencia lógica de la derrota y otros por no ver en ellos la calidad requerida para mantenerlos en servicio–.

Los Renault FT-17 capturados en el frente norte tuvieron más suerte que los «Trubia», y una buena parte de ellos fue reparada y asignada a las dos unidades de carros del Ejército Nacional –la del Norte y la del Sur–, aunque nunca pasarían de ser medios auxiliares y de entrenamiento hasta el final de la contienda, que fueron dados de baja irremisiblemente.

2.B.- El primer año con el material soviético

El 12 de octubre de 1936 –fiesta nacional española–, se recibían en Cartagena 50 carros de combate soviéticos T-26B a bordo del buque *Konsomol*. Esta primera partida de carros rusos venía acompañada de personal técnico para el manejo de los mismos y la instrucción a los españoles, y estaba a las órdenes del coronel Semion Krivosheim. Al mando de la unidad operativa estaba el mayor Pavl Arman, que tomaría como nombre de guerra en España el de «Greisser».

El personal del Regimiento de Carros de Combate n.º 1, de Madrid, sería el que nutriría estos nuevos ingenios blindados, por tener experiencia en material acorazado, aunque nada tenían que ver estos modernos T-26B con los vetustos Renault FT-17.

Con la urgencia del momento, una compañía de T-26 fue remitida a Madrid desde Archena, al mando de Arman; quince carros manejados por sus tripulaciones originales rusas, ya que las españolas todavía no estaban

⁸² Cf. AGMAV. CGG. A.12, L. 593, C. 22, D. 19.

⁸³ Cf. AGMAV. CGG. A.12, L.593, C.29, D.1 y AGMAV, CGG, A.12, L.593, C.31, D.2.

⁸⁴ Cf. «Datos aproximados de la producción de material de guerra controlada por la sección de I.M. de Euzkadi». AHE. AHGV. Departamento de Defensa. 1936-1937. Legajo 507. Carpeta: Industrias Movilizadas.

preparadas. Su primera acción sería en Seseña, como ya se ha visto anteriormente, con un resultado nada halagüeño para las fuerzas republicanas.

Dos semanas más tarde llegaba a Cartagena el mercante *Lepin*, transportando una expedición soviética de material codificada como Y-6; entre el armamento recibido destacaban 30 blindados de ruedas, de los cuales 16 eran BA-6, cuatro BA-3 y 10 FA-I⁸⁵, que se incorporaron a la base de Archena. Con los T-26 que todavía quedaban en la base y parte de los blindados recibidos, Krivoshein organizaría tres compañías de carros y una de blindados que, de inmediato, envió por ferrocarril para contener el avance nacional sobre Madrid. El 25 de noviembre, la ofensiva en la Ciudad Universitaria se daba por concluida.

En tres días consecutivos –25, 26 y 27 de noviembre de 1936– arribaron al puerto de Cartagena los mercantes *Cabo Palos*, *Chicherin* y *Mar Caribe*, descargando una partida de 37 carros de combate T-26B el primero, más de 150 especialistas soviéticos el segundo, y otros 19 carros del mismo modelo el tercero. Con todo este material y personal, transportado desde la Unión Soviética, se constituyó en Archena (Murcia) una brigada de carros al mando del general Dimitri Pavlov.

Dicha brigada dispuso, pues, de 56 T-26B, distribuidos en dos batallones –al mando del mayor Petrov y del capitán Baranov, respectivamente–, complementado su personal con españoles y su material con camiones y motocicletas, también españolas. Sería enviada al frente de Madrid los días 5 y 6 de noviembre, entrando en combate el 7 en Pozuelo de Alarcón. Dichos carros realizaron ataques muy potentes contra las posiciones nacionales en Majadahonda y Las Rozas el día 11, manteniendo a raya a los atacantes. Al llegar al frente la brigada, los carros supervivientes de la Agrupación Krivoshein fueron retirados para su reorganización. En esa misma época, se organizaba en Alcalá de Henares una nueva base de carros.

Los T-26B en el Jarama, Guadalajara y Ciudad Universitaria

La ofensiva nacional en el sector sureste de Madrid –Jarama– se inició el 6 de febrero de 1937, y el mando del Ejército del Centro envió allí –inicialmente– una compañía de carros rusos T-26B, agregada a la 17ª Brigada. El resto de la Brigada de Tanques se agregaría a una Agrupación de tropas al mando de Modesto, empeñada en la defensa de la capital, sospechando un ataque frontal hacia Vallecas. Después de once días, la ofensiva nacional se agotó el 17 de febrero,

⁸⁵ Vid. Howson, Gerald. *Armas para España. La historia no contada de la Guerra Civil española*. Península, 2000, Barcelona, Pág. 384.

debiendo defenderse, a partir de ese día, de los contraataques republicanos para recuperar el terreno perdido. Famosos y brutales los episodios del vértice Pingarrón, siempre precedidos de ataques de los T-26 y apoyo de su artillería de 45 mm. El 27 de febrero se daba por terminada esta durísima batalla, en la que ninguno de los contendientes se pudo alzar con la victoria. Las pérdidas de carros soviéticos se pueden cifrar en una docena⁸⁶.

Los T-26 soviéticos. Los verdaderos «carros de combate» de la Guerra Civil española⁸⁷

Su origen se remonta a 1929, cuando una comisión del Ejército soviético visitó varios países europeos en busca de ideas para acometer la fabricación en serie de un tanque por parte de la industria soviética. De todas las empresas visitadas, la que proporcionó una mejor sensación a los rusos fue la Vickers Armstrong británica, donde se producía un carro de combate denominado Vickers Six-ton.

En 1931, y tras adquirir la correspondiente licencia, las factorías soviéticas producían los primeros prototipos del nuevo carro T-26 A, armado con sendas torrecillas individuales armadas con ametralladoras. Dos años más tarde, en 1933, veía la luz la nueva variante de nominada T-26 B, dotada en esta ocasión de una torre cilíndrica con capacidad para dos sirvientes, y armada con un cañón de 37 mm. Y una ametralladora de 7,62 mm.

La versión definitiva de este carro, que es la que llegó a España, montaba un potentísimo cañón –para la época-, de 45 mm., que no era sino un desarrollo de otro alemán –el denominado Pak 35/36-, cuya patente había sido adquirida tres años antes, amén de una o, en algunos casos, dos o incluso tres ametralladoras Degtyarev de 7,62 mm. en montajes coaxial, trasero y antiaéreo, respectivamente. La coraza del T-26 B, que alcanzaba los 16 mm. de chapa de acero en los lugares más expuestos del carro, era suficiente para proteger a sus tres tripulantes frente a todos sus rivales del bando nacional.

Los republicanos llegaron a recibir a lo largo del conflicto un total de 281 T-26 B, que fueron la columna vertebral de sus unidades acorazadas y blindadas. Ni los Panzer I alemanes, ni las Fiat Ansaldo CV 33/35 italianas –cuyo único armamento eran ametralladoras– tenían nada que hacer en un encuentro directo con su rival soviético. Fue por ello que la captura de estos carros se convirtió en una de las más importantes tareas para los soldados nacionales encargados de luchar contra los «monstruos de acero».

⁸⁶ Vid. Molina Franco, Lucas, «El Jarama. Una partida en tablas». Revista de Iberia Vieja n.º 5, pp. 44-49.

⁸⁷ Vid. Molina Franco, Lucas, «El tanque de la Guerra Civil española». Revista de Iberia Vieja n.º 13, pp. 74-75.

En Guadalajara participaría, inicialmente, una compañía reforzada de T-26B de la Brigada Pavlov, aunque al ver las dimensiones del ataque, el general Miaja ordenaría el refuerzo del frente con el resto de carros de la brigada. Los combates entre carros italianos y rusos, como ya comentamos anteriormente, fueron desproporcionados, sacrificándose siempre los latinos, dotados únicamente de ametralladoras y con un blindaje muy inferior. Pese a que el final de la batalla es bien conocido, y la superioridad de los carros soviéticos era abrumadora frente a los ligeros Fiat-Ansaldo, las pérdidas republicanas de carros T-26 fueron muy superiores a las de Fiat-Ansaldo CV.33/35⁸⁸; la artillería antitanque y la efectividad de la brigada española al mando del coronel Marzo, hicieron el resto.

En las ofensivas republicanas de abril y mayo en el entorno de Madrid, participarían también los T-26 de la Brigada de Tanques de Pavlov, enfrentándose por primera vez en la guerra a una pequeña unidad nacional –una sección– dotada de los mismos carros rusos, capturados a los republicanos en acciones previas y puestos en servicio contra sus antiguos propietarios: la llamada «Sección de Carros-Cañón», única unidad acorazada que los nacionales tenían en esas fechas en el frente central.

En la primavera de 1937 se incorporaron a las fuerzas acorazadas republicanas otros 90 carros de combate T-26, de los que 40 fueron recibidos el 8 de marzo en el buque *Darro* y 50 desembarcados del vapor *Cabo de Palos* el 7 de mayo. Todas estas incorporaciones llegaron a Cartagena y pasaron por Archena.

A finales de abril se sometió a la superioridad la propuesta de crear un «Regimiento de Carros Blindados»⁸⁹, de manera que se atendieran las contingencias de la campaña con estos vehículos. Englobaría tanto los recibidos de la Unión Soviética como, sobre todo, los fabricados desde esas fechas en España. El regimiento se compondría de plana mayor y tres batallones. Los dos primeros serían idénticos entre sí, compuestos por una plana mayor, tres compañías y tren de batallón, manteniendo 32 carros blindados por batallón, o lo que es lo mismo, 10 por compañía. El tercer batallón sería algo diferente a los dos anteriores, pero sólo en su plana mayor y tren de batallón, siendo idénticas las compañías, habiéndose concebido de esta manera para poder afectarlo a las fuerzas de tanques o a las fuerzas de choque. El regimiento dispondría de 94 blindados, además de otros 94

⁸⁸ Se perdieron nueve Fiat CV-33/35 en la batalla, frente a una docena de T-26. Además, cerca de 20 T-26 resultaron averiados en la batalla. Vid. Mortera Pérez, A. *Op. cit.* Tomo 12, pág. 171.

⁸⁹ Vid AGMAV, DR, A.54, L.474-1, C.6, D.2.

vehículos como motocicletas, coches ligeros, camiones, ambulancias, cisternas o coches taller. Estaría al mando de un teniente coronel y su plantilla de personal sumaba 515 hombres.

Pero lo que realmente se organizaría sería una Brigada de Blindados, a cuyo frente se pondría al coronel Navarro Abuja. Dicha brigada dispondría de cuatro batallones de blindados –a tres compañías cada uno– y un batallón de tanques T-26B. Además, a la preexistente Brigada de Tanques –que disponía de cuatro batallones de T-26B– se le incorporaría un batallón de blindados.

Los blindados republicanos de la Fábrica n.º 22

Corría el mes de abril de 1937 cuando la antigua fábrica de la Unión Naval de Levante –denominada entonces Fábrica n.º 22– comenzó a enviar a las unidades republicanas en los frentes, unos nuevos blindados fabricados en serie, con gran parte de piezas vitales de origen ruso, la dirección técnica de ingenieros de esta nacionalidad y los planos basados en vehículos soviéticos de la época. Se trataba de los llamados en la documentación republicana «Blindados ZIS» y «Blindados Ford 85» –jamás denominados UNL-35, como luego se les ha bautizado–. Armados con dos ametralladoras, DT-1932 de 7,62 mm, eran unos blindados ligeros dotados de un motor ZIS de gasolina de 73 CV. Se llegarían a fabricar a lo largo de la guerra, unos 200 vehículos de este modelo sobre varios tipos de chasis⁹⁰.

El 17 de julio de 1937 se creaba, con carácter autónomo, la denominada «Brigada de Automóviles Blindados», dependiendo del Estado Mayor del Ejército de Tierra, con los elementos de la anterior «Brigada de Blindados». Dispondría de una plana mayor y tres batallones. De la plana mayor dependerían los talleres y depósitos, así como la escuela de especialistas. Cada batallón estaría formado por una plana mayor, tres compañías de blindados y tren de batallón, y las compañías dispondrían de tres secciones, con tres blindados cada una, con la posibilidad de aumentarlos en su día hasta cinco blindados por sección. La brigada tendría, en plantilla 69 blindados dotados de ametralladora y 27 de cañón, además de otros 130 vehículos de variada tipología, desde motocicletas hasta camiones pesados, pasando por coches ligeros, grúas, aljibes, cisternas, ambulancias o

⁹⁰ Vid. Molina Franco, L., Permuy López, R. *Importación de armas en la Guerra Civil española. Discrepancias historiográficas con Ángel Viñas*, Galland Books, Valladolid, 2017, pág. 29.

carros de enlace. La brigada estaba al mando de un coronel y su personal alcanzaba la cifra de 1.164 hombres, entre oficiales, suboficiales, personal del CASE y tropa.

La Brigada de Tanques –con su cuartel en la Alameda de Osuna (Madrid)– y la de Autos Blindados –estacionada en Cuart de Poblet (Valencia)– eran las grandes unidades blindadas republicanas, aunque hay que recordar que el Ejército del Sur disponía de dos compañías de carros T-26B y una de blindados –que participarían en la batalla de Pozoblanco y en el asedio al Santuario de la Virgen de la Cabeza–; el Ejército del Este, mantenía operativa una compañía de T-26 y otra de blindados –que participarían en varios combates sobre Teruel y la ermita de Santa Quiteria–, y el Ejército del Centro, tenía la Agrupación de Carros Renault.

Los Renault FT 17 republicanos en el Frente del Centro

El 25 de noviembre de 1936 atracaba en Alicante el buque holandés *Rambon*⁹¹, descargando 16 carros de combate Renault FT-17 procedentes de Polonia, algunos de los cuales disponían de cañón de 37 mm, y otros de ametralladora de 8 mm. Los carros serían remitidos de inmediato al frente de Madrid, siendo empleados por los republicanos en las operaciones en torno a la Casa de Campo.

Los Renault FT-17 ex–polacos estuvieron presentes toda la guerra en Madrid, manteniéndose operativos en una unidad integrada en el Ejército del Centro. Al comenzar el segundo semestre de 1938, las Fuerzas Blindadas de la República contaban con cuatro brigadas: tres de ellas de tanques y la cuarta de carros blindados. En el seno de la 2ª Brigada de Tanques, destacada en el Frente del Centro y afecta al II Cuerpo de Ejército, se constituyó la denominada «Agrupación Renault», cuya Plana Mayor estaba en el barrio de Usera (Madrid). En esta unidad se concentraron todos los carros de combate Renault FT-17 de diferentes procedencias, que quedaban en servicio en esas fechas en el Ejército Popular de la República.

⁹¹ El representante del gobierno nacional en Varsovia, Juan Serrat, siguió el periplo del vapor *Rambon* en los días anteriores. Dicho buque, anteriormente denominado *Tyne*, había sido construido en 1922 con 1.207 Tm de registro bruto y era propiedad del armador holandés *Nederlandsche Zeeredery*, de Amsterdam. El 6 de noviembre el buque cargó en el muelle Westerplatte, de Danzig, cuatro carros de combate Renault FT-17, algunos camiones y un importante cargamento de huevos y salió para Rotterdam. Inesperadamente, el día 8 regresó a Danzig y cargó otros 12 carros de combate (el representante español eleva esta cifra hasta los 25) y algunos camiones más y salió con supuesto destino Montevideo. «Anejo al despacho n.º 5 de 12 de noviembre de 1936». Cf. AGMAE. AR. R-1048.

El jefe de la Agrupación era el capitán accidental Ramón Sánchez; el comisario político, Antonio Masía, y mandaban las secciones el teniente Luis Gaviria y los sargentos Gregorio López y Antonio Buergo. La Agrupación disponía de los últimos 13 carros Renault FT-17 en manos de los gubernamentales: seis armados con cañón de 37 mm (los numerados como 1, 2, 5, 6, 9 y 10) y el resto de ametralladora de 7 mm.

En octubre de 1938, la agrupación mantenía cuatro secciones en Madrid, desplegadas en Villaverde, la 1ª, en el puente de San Fernando, la 2ª, y en el alto de Las Carrascosas, la 3ª y la 4ª, asignadas a las divisiones 4ª, 7ª y 8ª, respectivamente. Es de suponer que estos carros tomaron parte en el Golpe de Casado, aunque no conocemos detalles de su participación en los combates en Madrid. En cualquier caso, su estado operativo y sus pobres prestaciones, debieron ser impedimentos más que probables para que su participación en el conflicto tuviera relevancia, como prueba un documento firmado por el coronel Inspector de las Fuerzas Blindadas de la República, Rafael Paredes, en el que ya en mayo de 1938, cuando se estaba pidiendo material a la URSS, afirmaba: «*No se pide nada para los doce tanques Renault de que disponemos por tratarse de un modelo prácticamente inservible*»⁹².

La Granja, Brunete y Belchite

A finales de mayo de 1937, con el fin de descongestionar el frente de Vizcaya y atraer tropas enemigas que allí combatían, el mando republicano preparó una ofensiva sobre Segovia en la que participaron dos compañías, una de carros T-26 y otra de blindados, ambas agregadas a la masa de maniobra, al mando del general Walter.

Con idéntica finalidad que la anterior, aunque en este caso se tratara de paralizar las previstas operaciones franquistas sobre Santander, se organizó otra ofensiva en el frente de Madrid, esta vez de mayor envergadura que la anterior. El objetivo, además del citado, pasaba por anular las tropas que desde el noroeste asediaban la capital madrileña.

Para esta operación, el mando republicano dispondría de unos 130 carros T-26 y 40 blindados, sin duda la mayor concentración acorazada vista hasta ese momento en todo el conflicto, y abrumadoramente superior a la de sus oponentes, que sólo dispondrían del batallón de carros alemanes

⁹² Vid. Molina Franco, Lucas. «Los últimos tanques de la República. La Agrupación "Renault" de la 2ª Brigada de Tanques», en *Revista Ares Enyalius*, n.º 15, 2010, pp. 24-27.

para esta ofensiva. La batalla de Brunete daría inicio el 5 de julio de 1937 con una infiltración republicana que debería haber destrozado a las pequeñas guarniciones nacionales que cubrían ese frente. No fue así, y la defensiva nacional permitiría a estos parar el golpe, reconstituirse, enviar unidades y pasar a la ofensiva, recuperando el icónico pueblo de Brunete veinte días después de iniciada la ofensiva. Los republicanos perderían en esa batalla casi una veintena de T-26, así como varios blindados ZIS y BA-6.

Seguidamente, el grueso de las dos brigadas republicanas de medios blindados y acorazados, se desplazarían al frente de Aragón para apoyar la ofensiva del Ejército Popular sobre Zaragoza. En cualquier caso, el frente central mantendría siempre unidades de carros hasta el final de la guerra.

La ofensiva sobre Zaragoza fue, sin duda, la más grande llevada a término por el Ejército Popular en el transcurso de la Guerra Civil, movilizándose a más de 200 000 hombres y cubriendo un frente que abarcaba desde Zuera –por el norte– hasta Belchite –por el sur–, iniciándose las operaciones la noche del 23 al 24 de agosto de 1937. Los carros T-26 y los blindados republicanos participaron en esta gran batalla –que se quedó en nada–, integrados en dos de las cuatro agrupaciones que llevaron a cabo el ataque, manteniéndose una considerable fuerza acorazada en reserva. Como es bien sabido, esta gran ofensiva terminaría abortada y pasaría a la posteridad como batalla de Belchite ya que los republicanos quedaron atascados ante varias pequeñas posiciones nacionales, la más representativa de las cuales fue la propia Belchite. Los primeros días de septiembre, la batalla había concluido, aunque los combates al sur del Ebro continuarían hasta el día 11.

Varias rectificaciones del frente por parte nacional y ataques en el norte, en el sector de Sabiñánigo (Huesca), entre el 22 de septiembre y el 2 de noviembre, darían a este frente aragonés visibilidad y fijarían tropas de la 5ª División Orgánica sublevada.

El 10 de agosto de 1937 había llegado a Cartagena una expedición de 50⁹³ carros pesados BT-5 a bordo del vapor *Cabo San Agustín*, contingente con el que el Ejército Popular organizaría el denominado «Regimiento de Carros Pesados», a las órdenes del teniente coronel ruso Kondratiev. Poco después de su llegada a España, a primeros de octubre, los BT-5 fueron trasladados al frente aragonés, donde tuvieron su bautismo de fuego en Fuentes de Ebro el 12 de ese mes, con un pésimo resultado, perdiendo el regimiento en las operaciones al sur del Ebro, una veintena de los novísimos carros y algunos T-26.

⁹³ Una docena de estos carros disponían de equipo de radio. En el lote, los soviéticos habían servido también numerosos repuestos, como motores, cajas de cambio, equipos de radio suplementarios, etc.,...



Uno de los numerosos blindados ZIS/Ford 85, fabricados en España con tecnología, materiales y apoyo soviético



El T-26B fue el carro de combate más numeroso en el conflicto español de 1936-1939. Los soviéticos exportaron 281 carros de este modelo

Los BT-5 en Fuentes de Ebro

En los combates llevados a cabo por el Ejército Popular en el sector de Fuentes de Ebro, a mediados de octubre de 1937, los asesores soviéticos experimentaron una modalidad de empleo de los carros en la que cada uno de ellos llevaría sobre su chasis varios infantes con todo el equipo y granadas de mano; con los carros a toda velocidad pasarían la línea enemiga, descendiendo del carro cuando estuvieran a retaguardia de la línea nacional, atacando entonces los infantes con las granadas de mano, desorganizando la línea y creando el pánico entre los soldados. Como era previsible, nada de esto sucedió, y aunque los carros penetraron la línea de frente enemiga, los soldados nacionales aguantaron el embate, y destruyeron a placer con sus piezas contracarro una veintena de BT-5 y T-26, amén de las pérdidas sufridas por los indefensos infantes republicanos, bien sobre los mismos carros, bien cuando descendieron de ellos.

Fue quizás el carro más importante de los enviados por la URSS durante la Guerra Civil española, aunque también hay que decir, que el peor empleado de todos ellos, y el que pasaría sin pena ni gloria por la contienda hispana. Pese a las capturas que de él hicieron los nacionales, hay que decir que ninguna unidad –ni siquiera una sección– fue formada en el seno de sus unidades acorazadas, manteniendo cuatro de ellos en funcionamiento, integrados en la compañía de depósito de la Bandera de Carros de Combate de la Legión, y por lo menos uno en la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur.

Con las dos brigadas –de tanques y de autos blindados–, el regimiento pesado y una brigada de Infantería, en octubre de 1937 se constituiría la denominada División de Ingenios Blindados, que agruparía a todas las fuerzas blindadas del Ejército Popular de la República⁹⁴ al mando del coronel Rafael Sánchez Paredes. Quedaban operativos en esa fecha algo más de un centenar y medio de T-26B, de los 256 entregados al Ejército Popular hasta entonces.

2.C.- LAS BATALLAS DE 1938. ÚLTIMOS REFUERZOS

Teruel, Alfambra y la ofensiva de Levante

Los T-26 y los blindados ZIS/Ford 85 tendrían ocasión de participar en la toma de la capital turolense, operación planificada por el

⁹⁴ Vid. Molina Franco, L., Manrique García, J.M. *Op. cit.*, p. 320.

Ejército Popular de la República para impedir un sexto ataque nacional sobre Madrid, planificado para finales del otoño de 1937. En dicha operación participarían dos batallones de T-26, lo que quedaba del Regimiento Pesado y una compañía de blindados, operando como reserva otro batallón de T-26. Teruel caería en poder de los republicanos el 24 de diciembre, entrando los carros y los blindados soviéticos hasta la misma plaza del Torico, el corazón de Teruel, aunque la resistencia en la Comandancia Militar y en el Seminario –los dos últimos reductos turolenses– se mantuvo más tiempo, cayendo la Comandancia el día 3 de enero y rindiéndose los últimos defensores del Seminario, el 8, sabedores de que la ruptura del cerco republicano por parte de las unidades enviadas para liberarlos, era imposible.

Las operaciones nacionales sobre Teruel continuaron con el mismo ímpetu, si bien el frío intenso fue un terrible compañero de los combatientes de ambos bandos. Las fuerzas republicanas pasarían a una fase defensiva ante la avalancha nacional, ampliando las unidades de blindados con un batallón enviado a la zona desde Cuart de Poblet, su base.

Tras varias acciones diversivas republicanas, llevadas a cabo a lo largo de las dos últimas semanas de enero, a primeros de febrero de 1938, dos de los tres cuerpos de ejército al mando del general Dávila iniciarían una maniobra envolvente en el valle del río Alfambra, con un éxito arrollador. Los combates que tuvieron lugar vieron a los carros republicanos estrellarse constantemente contra el operativo nacional, sin grandes logros, dándose el caso paradójico de que una única compañía de la Agrupación de Cañones Antitanque franquista –compuesta por 10 piezas de 37 mm–, con el apoyo de varios aviones CR.32 y una compañía de Panzer I, paró un contraataque republicano apoyado por tres compañías de T-26B y una de BT-5, en los Altos de La Torana, inutilizando un total de siete carros republicanos en esta acción. El 23 de febrero, la batalla de Alfambra terminaba con la derrota de las fuerzas republicanas y la toma de Teruel.

Sin solución de continuidad, los nacionales procedieron a preparar una ofensiva que partiría la zona republicana en dos, avanzando en todo el frente aragonés con destino al Mediterráneo. Frente al gran despliegue planteado por las tropas de Franco –en el que tomarían parte la casi totalidad de sus medios acorazados–, los republicanos opusieron nueve cuerpos de ejército, pertenecientes a los ejércitos del Este, de Maniobra y de Levante, lo que significaba, a priori, una potente fuerza de 22 divisiones al completo, con medios blindados y acorazados encuadrados en las mismas. En menos de un mes, las tropas del ejército de Franco alcanzaban Vinaroz y dejaban el territorio republicano dividido.

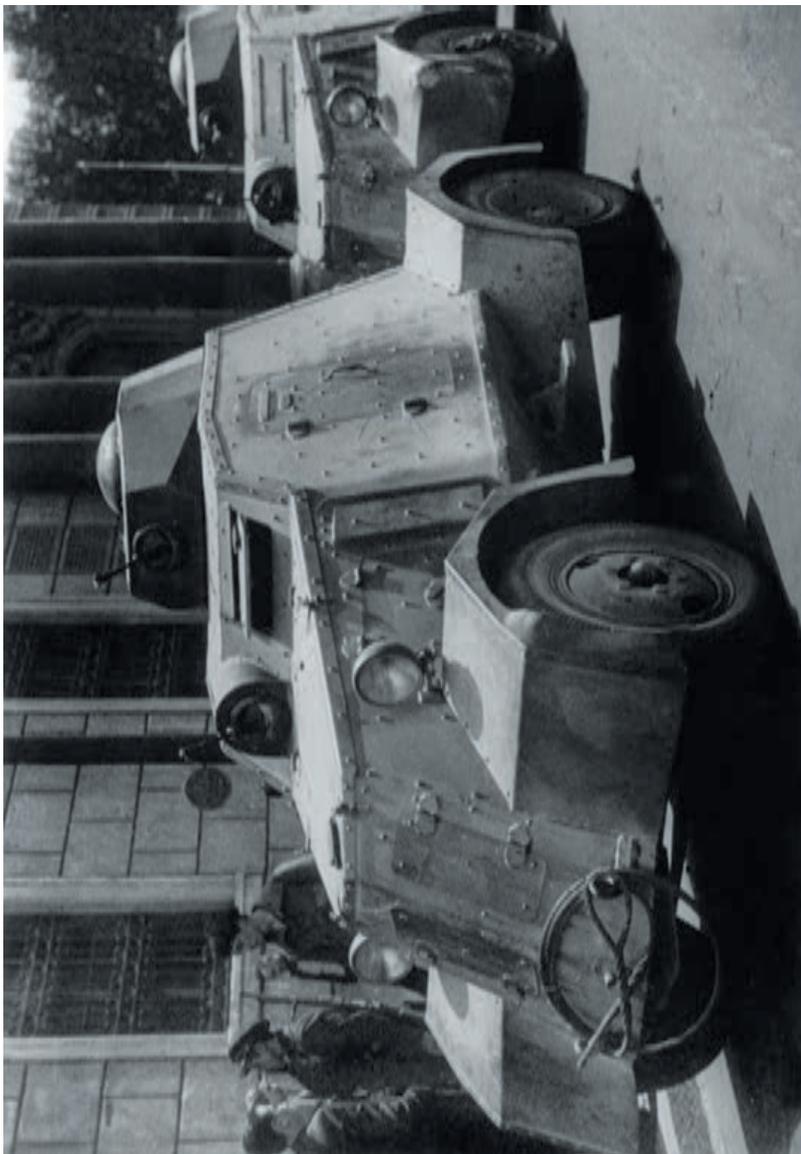
Sería, precisamente en esta ofensiva cuando comenzarían a salir de las líneas de producción, e incorporarse a la contienda con las unidades blindadas republicanas, unos nuevos blindados de factura nacional, pero al igual que había ocurrido con los ZIS/Ford 85, fabricados con la ayuda técnica, planos y principales piezas –motor, transmisión, armamento, etc...– soviéticas⁹⁵. También en marzo de 1938 se recibirían en Cartagena a bordo del vapor *Gravelines*, una partida de carros procedente de la Unión Soviética; serían los últimos 25 T-26B a disposición el Ejército Popular en el transcurso de la Guerra Civil, que servirían para paliar, en parte, las grandes pérdidas de material blindado que estaba sufriendo el bando republicano.

Los blindados de las fábricas catalanas «Z» y «BL», y de la levantina «n.º 22»

A finales de febrero de 1938 se entregaban al Ejército Popular de la República los primeros blindados de un nuevo modelo fabricado en varias factorías de Cataluña y Levante: el denominado «Blindado B.C.» o también «Chevrolet 1937». Muy similar al primero de la serie rusa de los *Bronie Avtomobil*, el BA-I, con planos y ayuda soviética se montarían inicialmente sobre chasis GAZ-AAA y torres de T-26, aunque para el grueso de la serie se cerró la importación de 275 chasis Chevrolet SD 1936 en EEUU, y se diseñaría una torre parecida también a la del BA-I –modernizada–. Como armamento estandar se adquirieron en la URSS, 250 cañones de 37 mm «Gochkisa» M-27, complementando a esta pieza artillera dos ametralladoras DT, una para la torre y otra para el frontal del vehículo. La producción de estos blindados en Cataluña⁹⁶ –fábricas «B.L.» y «Z»– y Levante –fábrica «n.º 22» de Elda– debe cifrarse en torno a las 135-140 unidades, incluyendo las capturadas al final de la guerra por los nacionales en proceso de montaje. Su papel fue discreto en el conflicto español, aunque no debía ser tan mal vehículo cuando los franceses se quedaron en sus unidades los que pasaron la frontera por Cataluña en febrero de 1939, y los alemanes utilizaron los capturados a los franceses en 1940, en los inicios de la campaña de Rusia, en 1941. El Ejército español los mantuvo en servicio hasta 1953, año en el que empezó a recibirse material militar de la Ayuda Americana.

⁹⁵ Vid. Molina Franco, L. y Permuy López, R. *Op. cit.*, pp. 32-34.

⁹⁶ Cf. AHN. Fondo Contemporáneo, Hacienda, Legajo 9392. Cf. APCE. Tesis y Manuscritos, 19/11, n.º 29. También, Cf. AGMAV, C. 34009.



A partir de mes de abril de 1937, la Fábrica n.º 22 comenzó a entregar estos blindados, con los que se constituirían varios batallones de Autos Blindados

A partir del 15 de abril de 1938, tras el corte de la zona republicana, la División de Ingenios Blindados se dividiría, quedando sus efectivos repartidos entre la región oriental (Cataluña) y la región central (resto del territorio en manos del gobierno de Valencia). La unidad afecta al Grupo de Ejércitos de la Región Oriental (GERO), al mando del mayor Ibáñez Gadea, se denominaría 1ª División de Ingenios Blindados y mantendría en su seno dos brigadas, asignadas cada una de ellas a las dos grandes unidades presentes en ese territorio: el Ejército del Este y la Agrupación Autónoma del Ebro. La otra unidad, que se quedaría en el territorio del Grupo de Ejércitos de la Región Central (GERC) pasaría a denominarse 2ª División de Ingenios Blindados –a las órdenes del coronel Paredes–, manteniendo operativas una brigada de tanques, dos brigadas de blindados y una cuarta brigada, constituida por trenes blindados.

En la ulterior ofensiva sobre Valencia, los carros y blindados republicanos tuvieron un papel más bien discreto; por una parte, el terreno no era propicio para grandes despliegues, por otra, las unidades de carros nacionales se habían reforzado convenientemente con material ruso capturado y puesto en servicio, y por último, las compañías de la Agrupación de Cañones Antitanques del Ejército Nacional, por su cantidad y por su calidad –humana y material–, harían estragos entre las unidades blindadas republicanas. En esta ofensiva participarían los carros y los blindados de las brigadas n.º 1 y 3, concentradas en Levante.

Donde tuvieron un papel más lucido los carros y blindados republicanos, fue en los ataques a las cabezas de puente de Balaguer y Tremp, llevados a cabo a finales del mes de mayo de 1938, donde participarían más de 120 carros y blindados de la 1ª División de Ingenios Blindados, integrados en siete compañías de carros y otras siete de blindados. Pese a ello, las bajas de material oruga fueron muy elevadas, la mayoría por efecto de los efectivos cañones antitanque alemanes Pak 35/36, de 37 mm.

Del Ebro al final del conflicto

Las últimas batallas en las que los ubicuos carros T-26B y los blindados de corte también soviético, pero fabricados en España, B.C. y ZIS/Ford 85, participaron, sin pena ni gloria en la guerra española de 1936-1939, fueron la del Ebro –el canto del cisne–, la retirada en Cataluña y el paso de muchos de ellos a territorio francés, y la batalla de Peñarroya, en el frente de Córdoba, donde las fuerzas blindadas de la República tuvieron su poster actuación en combate.



Los republicanos capturaron en la batalla de Guadalajara dos carros ligeros Fiat-Ansaldo CV.33/35 como el de la fotografía. No aportaba nada a su parque acorazado

En la ofensiva del Ebro, el general Rojo puso a disposición de los cuerpos de ejército actuantes en el cruce del río, seis compañías de tanques y dos batallones al completo, más una compañía, de blindados, aunque el grueso de este material no podría cruzar el río hasta el día 30 de julio, fecha en la que quedaría terminado el puente de hierro de Flix. Por tanto, el apoyo de los medios blindados y acorazados fue mínimo los primeros días de la ofensiva, los más importantes de la operación, en los que se alcanzaron los objetivos diseñados y en los que se detuvo, definitivamente, el avance republicano al sur del Ebro. Posteriormente actuarían frente a Villalba de los Arcos y Gandesa, donde fueron parados por los carros enemigos. Más adelante volverían a actuar entre Corbera y Miravet, y al sur de la sierra de la Fatarella, sin que su actuación fuera determinante para los intereses republicanos. Las pérdidas de carros y blindados siguieron produciéndose al mismo ritmo⁹⁷.



Uno de los numerosos carros BT-5 republicanos, destruidos en la fracasada ofensiva de Fuentes de Ebro, del otoño de 1937

⁹⁷ Vid. Molina Franco, Lucas. «La batalla del Ebro. El principio del fin para la España republicana». *Historia de Iberia Vieja* n.º 13, pp. 40-48.

La campaña de Cataluña iniciada por Franco a comienzos de 1939, puso en juego lo que quedaba de la 1ª División de Ingenios Blindados, muy mermada en efectivos tras la batalla del Ebro y de las ofensivas del Segre⁹⁸. Esta unidad se enfrentaría con unas tropas nacionales en racha, con una renovada Agrupación de Carros de Combate de La Legión muy potente, dotada entonces de dos compañías completas de T-26B, además de numerosas compañías de cañones antitanque integradas en los cuerpos de ejército atacantes, cuya potencia de fuego se vio también aumentada con las capturas de piezas rusas de 45 mm y polacas –de patente sueca– de 37 mm, integradas en dichas unidades.

La ofensiva de Peñarroya, desarrollada en el olvidado frente del Sur por el general Rojo, lo fue, precisamente, para distraer efectivos de la prevista ofensiva sobre Cataluña, tras la derrota del Ebro. La última gran batalla de la Guerra Civil española en la que tomaron parte medios blindados y acorazados, fue una ofensiva a la desesperada que movilizaría siete divisiones republicanas en el frente de Córdoba, rompiendo el frente el 5 de enero de 1939 al norte de la sierra Patuda. En total se emplearían en este frente cuatro compañías de carros T-26B y otras cuatro de blindados, todos ellos pertenecientes a la 2ª División de Ingenios Blindados –asignada al GERC–, que acompañarían a las dos grandes unidades que protagonizarían esta acción: la Agrupación Toral y el XXII Cuerpo de Ejército.

En esta acción, los carros y los blindados fueron en vanguardia apoyando la ruptura del frente, que se produjo en la zona comprendida entre las divisiones nacionales 22 y 24, pertenecientes a los cuerpos de ejército IV y II, respectivamente. Tras el éxito inicial, a los cuatro días de iniciada la ofensiva, ésta se estancó, como ocurrió en la mayor parte de las operaciones del Ejército Popular, perdiendo en esos días numerosos carros y blindados. Dos semanas tardarían las tropas de Queipo de Llano en preparar una operación para reducir la bolsa republicana, y el 24 de enero iniciaban el contraataque, estrangulando desde el norte y el sur la citada bolsa. La línea de frente el 4 de febrero de 1939 quedó tal y como estaba al inicio de los combates. La operación no tuvo consecuencia práctica alguna. Los nacionales capturarían numerosos medios blindados y acorazados, que integrarían en su Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur, como ya hemos visto anteriormente.

⁹⁸ Martínez Bande afirma que la 1ª División de Ingenios Blindados disponía de no más de 40 carros de combate y 80 blindados. Vid. Martínez Bande, J.M. *La campaña de Cataluña*. Monografías de la Guerra de España. Editorial San Martín, Madrid, 1981, Pág. 32



Carros de combate y aviones modernísimos. Esa fue la gran aportación de la URSS al bando republicano en la Guerra Civil

CONCLUSIONES

Es un hecho contrastado que los carros de combate y los blindados que los soviéticos enviaron al gobierno republicano durante la guerra, tenían una calidad muy superior –en lo referente a potencia de fuego y protección– a la de cualquiera de los enviados por alemanes e italianos a su adversario. Teniendo en cuenta esta cuestión cualitativa, hay que afirmar que también cuantitativamente, los gubernamentales fueron por delante de sus adversarios en medios acorazados y blindados a lo largo del conflicto.

La cifra total de carros de combate –tanques– soviéticos recibidos realmente por el Ejército Popular hasta abril de 1939 fue de 331, de los cuales 281 fueron del modelo T-26B y 50, del modelo BT-5, todos ellos armados con un cañón semiautomático de 45 mm y por lo menos una ametralladora de 7,62 mm DT –en algunos carros se montaban dos, e incluso tres ametralladoras–. Se recibirían, además, 60 blindados procedentes de la URSS, de los que 40 eran del modelo BA-6/BA-3, armados con una pieza de 45 mm –idéntica a la de los carros– y dos ametralladoras DT, y 20 eran el modelo ligero FA-I, armados únicamente con una ametralladora. A estas cantidades hay que sumar también los blindados fabricados en España con tecnología y materias primas procedentes de la Unión Soviética, los denominados ZIS/Ford 85 y B.C./Chevrolet, que pudieron rondar, conjuntamente, los 350 ejemplares.

Mención aparte merecen otros carros y blindados de menor calidad que los importados de la URSS –o de mayor antigüedad–, aunque totalmente válidos para realizar las funciones que de ellos se exigían en el contexto de la Guerra Civil. Si hablamos de carros-oruga podemos apuntar los 64 Renault FT-17 vendidos por Polonia en el curso del conflicto, o los 18 Trubia-Naval fabricados en Bilbao el primer año de guerra, e incluso de los existentes en el Ejército español antes de la contienda –que rondarían la decena entre FT-17, Schneider CA-1 y Fiat-3000–. Si hablamos de blindados de ruedas, podemos hacer un cálculo, *grosso modo*, de más de 185 blindados fabricados en serie⁹⁹ en distintos puntos del territorio republicano –incluso antes de la guerra–, que prestaron servicio de forma continuada, integrados en unidades o en co-

⁹⁹ Nos referimos en este caso a los blindados de preguerra «Bilbao» (unos 36 vehículos) e Hispano-Suiza MC-36 (cinco ejemplares), a los blindados fabricados en la Naval de Sestao (más de 30 Naval-Somua), a los preparados en Placencia de las Armas al principio de la sublevación (13 blindados), a los prototipos fabricados en la Unión Naval de Levante (por lo menos seis), a los fabricados en Cataluña por la Constructora Field (10 blindados), por la Maquinista Terrestre y Marítima (16 blindados), por Torras Herrería y Construcción (37 blindados), por Talleres Nuevo Vulcano (seis blindados) y por Talleres Hispano Suiza (29 blindados)



**Los blindados BC comenzaron a salir de las industrias de guerra catalanas en febrero de 1938.
Eran vehículos basados en la tecnología soviética de aquella época**

lumnas, en un período determinado de la guerra civil. No contabilizo aquí, por su nulo valor militar, los «engendros» fabricados en multitud de talleres de la geografía hispana, por la mera soldadura de planchas de hierro a camiones comerciales. De hecho, me cuesta denominarlos blindados.

Recapitulando, los republicanos recibieron o fabricaron a lo largo de la guerra 425 carros de combate oruga y cerca de 600 blindados de ruedas, una masa blindado-acorazada que sobrepasó los 1000 vehículos.

Como contrapunto, los alzados importaron para sus unidades acorazadas durante todo el conflicto, 122 carros ligeros *Panzerkampfwagen I ausf. A y B*, vendidos por el III Reich, junto a 155 ingenios del mismo estilo, Fiat-Ansaldo CV.33/35, remitidos por Italia. Como carros de menor calidad o mayor antigüedad habría que sumar los seis FT-17 en servicio el 18 de julio de 1936, tres Trubia Mod. 1926 que tuvieron los defensores de Oviedo, cinco pequeños carros Caterpillar fabricados en Zaragoza y dos prototipos que no entraron en servicio¹⁰⁰, por lo que no los tendremos en cuenta aquí. La suma de todo este material-cadena nos da la cifra de 291 carros ligeros, ninguno de los cuales disponía de cañón, sino sólo de ametralladoras.



**Una columna de carros de combate T-26 del Ejército Popular de la República.
Fueron los mejores carros de la Guerra Civil española**

¹⁰⁰ Hablamos del Carro de Combate de Infantería Modelo 1937 fabricado en Bilbao y al carro de combate Verdeja, fabricado en 1939 en Zaragoza. Ninguno combatió en la Guerra Civil ni entró en servicio.



Una campa en territorio francés, con varios vehículos blindados republicanos. Francia no devolvería a España todo el material acorazado y blindado que pasó los Pirineos tras la rendición del Ejército Popular de la República

Como blindados de ruedas –todos ellos de mediana calidad– los sublevados dispusieron de cuatro Dodge de la Guardia de Asalto –llamados también «Bilbao»– fabricados en la naval de Sestao antes de iniciarse el conflicto, ocho Lancia-Ansaldo IZ-IZM enviados por Italia, siete blindados «Ferrol» y 10 blindados «Ebro», descartando de esta contabilidad la docena de blindados «Pamplona», que enmarco en la categoría de «engendros». Una escasa treintena de blindados de ruedas, todos ellos de escaso valor militar. Si sumamos esta cifra a la anterior, nos sale una masa blindado-acorazada de poco más de 320 vehículos.

No cabe duda de que, con estos mimbres y con las capturas y/o pérdidas de material por cada uno de los contendientes, se hizo la Guerra Civil española, y los que a priori estaban mejor dotados –el Ejército Popular de la República– fueron incapaces de emplear adecuadamente sus recursos y plantar cara a los que, también a priori, –el ejército sublevado a las órdenes de Franco– eran los más vulnerables. Sería, pues, el Ejército de Franco quién, por audacia, por técnica, por voluntad de vencer, por suerte o por necesidad, se enfrentó a un potente adversario acorazado, capturó con posibilidades de uso muchísimos carros y blindados, los puso en servicio para su causa y los empleó de forma acertada.

Graduar el valor o la aportación que estos medios blindados y acorazados hicieron al objetivo final de ganar la guerra, es ya otra cuestión, aunque estoy firmemente convencido de que fue importante y, en muchas ocasiones, decisiva.

FUENTES

- Archivo General Militar de Ávila (AGMAV).
 Archivo General Militar de Segovia (AGMSG).
 Archivo Histórico de Euskadi. Archivo Histórico del Gobierno Vasco (AHE - AHGV).
 Archivo Histórico Nacional (AHN).
 Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (AGMAE).
 Archivo del Partido Comunista de España (APCE).
 Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca (CDHM de Salamanca).

BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRREGABIRIA, J. y TABERNILLA, G.: «Seis días de guerra en el norte de Álava—comienza la ofensiva de Mola (31 de marzo–5 de abril de 1937)», en *Revista «Saibigain»*, n.º 6 (2018).
- DE MESA GUTIÉRREZ, José Luis: *Los otros Internacionales. Voluntarios extranjeros desconocidos en el bando Nacional durante la Guerra Civil. (1936-39)*. Editorial Barbarroja, Madrid 1998.
- HOWSON, Gerald: *Armas para España. La historia no contada de la Guerra Civil española*. Península, Barcelona, 2000.
- KINNEAR, James. *Russian Armored cars 1930-2000*. Darlington Productions Inc., Maryland, 2000.
- MANRIQUE GARCÍA, J. M.: «Algo más sobre los carros italianos en la Guerra de España (36-39) 1ª parte», en *Revista Española de Historia Militar*, n.º 3, 2000.
- MARÍN GUTIÉRREZ, F. y MATA DUASO, J.Mª.: *Blindados. Los medios de ruedas en España. Un siglo de historia*. Vol. 1, Quirón Ediciones, Valladolid, 2002.
- MARÍN, F. y MATA, J.Mª.: *Carros de combate y vehículos de cadenas del Ejército español. Un siglo de historia*, Vol. 1, Quirón Ediciones, Valladolid, 2002.
- MARTÍNEZ BANDE, J.M.: *La campaña de Cataluña*. Monografías de la Guerra de España. Editorial San Martín, Madrid, 1981.
- MATA DUASO, J.M.; MOLINA FRANCO, L. y MANRIQUE GARCÍA, J.M.: *Vehículos alemanes en la Guerra Civil española*, Galland Books, Valladolid, 2015.

- MAZARRASA COLL, Javier de. *Los carros de combate en la Guerra de España. 1936-1939*, Vol. 1. Quirón Ediciones, Valladolid, 1996.
- MOLINA FRANCO, Lucas. *El legado de Sigfrido. La ayuda militar alemana al Ejército y la Marina nacional en la Guerra Civil española (1936-1939)*. AF Editores, Valladolid, 2005.
- : «Blindados en la Revolución de Asturias», en *Revista Española de Historia Militar*, n.º 52, (2004).
- : «El Jarama. Una partida en tablas», en *Revista de Iberia Vieja*, n.º 5.
- : «El tanque de la Guerra Civil española», en *Revista de Iberia Vieja*, n.º 13.
- : «La batalla del Ebro. El principio del fin para la España republicana», en *Historia de Iberia Vieja*, n.º 13.
- : «Los últimos tanques de la República. La Agrupación "Renault" de la 2ª Brigada de Tanques», en *Revista ARES ENYALIUS*, n.º 15, 2010.
- MOLINA FRANCO, L.; GONZÁLEZ LÓPEZ, O. y SAGARRA RENE-DO, P.: *Carros y blindados en el Ejército del Norte republicano*. Galland Books, Valladolid, 2022.
- MOLINA FRANCO, L. y MANRIQUE GARCÍA, J.M.: *Los hombres de von Thoma. El Ejército alemán en la Guerra de España (1936-39)*. Quirón Ediciones, Valladolid, 2003.
- MOLINA FRANCO, L. y MANRIQUE GARCÍA, J.M.: *Legión Cóndor. La historia olvidada*. Quirón Ediciones, Valladolid, 2000.
- MOLINA FRANCO, L. y MANRIQUE GARCÍA, J.M.: *Las armas de la Guerra Civil española*. La esfera de los libros, Madrid, 2006.
- MOLINA, L.; MORTERA, A. y MANRIQUE, J.M.: «Tanques soviéticos para el Ejército Nacional (1936-39)», en *Revista Española de Historia Militar*, n.º 33, marzo de 2003.
- MOLINA FRANCO, L. y MATA DUASO, J.M.: «Los blindados de la post-guerra», en *Revista ARES*, año 8, n.º 42.
- MOLINA FRANCO, L. y PERMUY LÓPEZ, R.: *Importación de armas en la Guerra Civil española. Discrepancias historiográficas con Ángel Viñas*. Galland Books, Valladolid, 2017.
- MOLINA FRANCO, L. y VÁZQUEZ GARCÍA, J.: *Ferrol, 1936. La sublevación de los artilleros*. Galland Books, Valladolid, 2018.
- MORTERA PÉREZ, A.: *Los carros de combate «Trubia» (1925-1939)*. Quirón Ediciones, Valladolid, 1993.
- : *Los medios blindados en la Guerra Civil española. Teatro de operaciones del Norte. 36-37*. AF Editores, Valladolid, 2007.
- : *Los medios blindados en la Guerra Civil española. Teatros de operaciones de Andalucía y Centro*. AF Editores, Valladolid, 2009.

- : *Los medios blindados en la Guerra Civil española. Teatro de operaciones de Levante y Cataluña*. AF Editores, Valladolid, 2011.
- : «Los Renault FT-17 del Ejército del Norte republicano», en *REHM*, n.º 129.
- MURIAS, C.; CASTAÑÓN, C. y MANRIQUE, J.M.: *Militares italianos en la Guerra Civil española*. La esfera de los libros, Madrid, 2010.
- PETREQUIN, J.B. y VILLATOUX, P.: *Renault FT-17. Le char de la Victoire*. Memorabilia, París, 2018.
- SAGARRA RENEDO, P.; GONZÁLEZ LÓPEZ, O. y MOLINA FRANCO, L.: *Grandes batallas de la Guerra Civil española (1936-1939). Los combates que marcaron el desarrollo del conflicto*, La esfera de los libros, Madrid, 2016.

LOS AÑOS DEL IMPULSO DE MEDIOS Y FUERZAS 1940-1980

Jesús MARTÍNEZ DE MERLO¹

RESUMEN

Una vez finalizada la guerra los medios blindados del ejército español quedaban reducidos a los modelos supervivientes de la contienda. Estos medios fueron en su mayoría procedentes de las ayudas a ambos bandos y un pequeño número de medios rueda construidos en instalaciones fabriles. De todos ellos únicamente unos 140 carros T-26 de origen soviético podían ser considerados carros de combate, mientras que los aproximadamente 80 carros tipo Pz-I alemanes y unas 90 «tanquetas» italianas Fiat Ansaldo no podían ser considerados más que elementos complementarios de los primeros. Con ellos se terminaron de organizar cinco regimientos de carros, (reducidos a tres en 1943) y dos regimientos de caballería «mecanizados» aumentados a cuatro en la misma fecha. Sus elementos aumentaron con la llegada de una veintena de carros germanos en lo que se denominó Plan Bär.

Hasta 1954 las unidades sobrevivieron con estos medios, pero a partir de dicha fecha la llegada de material de ayuda de los Estados Unidos cambió

¹ Coronel de Caballería, retirado.

profundamente el parque de medios blindados, tanto en carros de combate como en vehículos de transporte acorazados, piezas de artillería autopropulsada y carros puente. La reforma de 1960 conocida como «pentómica» y la de 1965 dieron lugar a una gran expansión de medios que hasta entonces se circunscribían prácticamente al área de Madrid llegando a casi todos los rincones de España, Nuevas adquisiciones dieron lugar a nuevas unidades y realmente en 1980, aún con los medios ya en gran parte con 25 años de servicio habían creado una gran escuela de carros tanto en los cuadros de mando como en la tropa de reemplazo.

PALABRAS CLAVE: Regimientos de carros, carros soviéticos T-26, carros alemanes Panzer I, tanquetas italianas Fiat Ansaldo, Plan Bär, División de Caballería, División Acorazada, ayuda americana, medios estadounidenses, reforma de 1960, reforma de 1965, nuevas unidades acorazadas.

ABSTRACT

Once the war was over, the Spanish Army armoured means were constrained to the conflict's surviving models. This materiel came mostly from the aid provided to both sides, plus a small number of wheel models built in manufacturing facilities. Out of all of them, only about 140 T-26 tanks of Soviet origin could be considered combat armoured materiel, while the approximately 80 German Pz-I type tanks and about 90 Italian Fiat Ansaldo «armoured cars» could only be considered complementary elements of the first. With them, five tank regiments were completed, (reduced to three in 1943) as well as two «mechanized» Cavalry regiments increased to four on the same date. Their effectives increased after the arrival of twenty German tanks in what was called «Bar Plan». Until 1954 the units survived with these means, but from that date the arrival of aid material from the United States profoundly changed the stock of armored means, both in combat tanks and in armoured transport vehicles, self-propelled artillery pieces and bridge tanks. The reform of 1960 known as «pentomic» and that of 1965 produced a great expansion of materiels that until then had been practically confined to the Madrid area, reaching almost every corner of Spain. New acquisitions gave rise to new units and by 1980, even with the already 25 years aged materiel, a great school of tanks had been created, both in the cadres as in the compulsorily recruited troops

KEY WORDS: Tank regiments, Soviet T-26 tanks, German Pz-I tanks, Italian Fiat Ansaldo armoured cars, Bar Plan, Cavalry Division, Armoured Division, American aid, American materiel, 1960 reform, 1965 reform, new armoured units.

* * * * *

QUINCE AÑOS DE POSGUERRA

La reorganización de 1939

La guerra había terminado y no se puede decir que tras ella se hubiera avanzado mucho en las teorías de las fuerzas acorazadas. Los envíos de material de carros de las potencias afines habían sido reducidos en ambos bandos, y en el caso del denominado bando nacional ni siquiera había recibido material que pudiera denominarse carros de combate.

Por mucho que el por entonces teniente coronel von Thoma, coronel en España, y jefe del grupo asesor al frente de los panzer alemanes, escribiera sobre el mal empleo que hicieron los españoles de los carros alemanes, en España no se constituyó ningún «agrupamiento táctico rápido», bien para romper o bien para alcanzar objetivos en profundidad. En primer lugar por la escasez y nula capacidad de los carros alemanes llegados a España y en segundo lugar porque faltaba el agrupamiento táctico para realizarlo de forma independiente.

Quizá la única fuerza que respondió, y con muchas limitaciones, a lo que se puede denominar «doctrina y empleo de fuerzas acorazadas» solamente podría aplicarse al Agrupamiento Carristi del denostado «Corpo Truppe Voluntarie». Este agrupamiento llegó a disponer de forma orgánica un regimiento de carros, un regimiento motorizado y otro de motociclistas. Lamentablemente la potencia acorazada del CV-33/35 no le dejaba pasar de misiones de reconocimiento y exploración, y en ocasiones de explotación.

Igual sucedió en la zona republicana. Aunque los soviéticos ya tenían constituidos desde 1932 cuatro cuerpos capaces de alcanzar objetivos profundos, dotados cada uno con dos brigadas mecanizadas (luego llamadas de carros) y una brigada motorizada, para 1937 sus grandes impulsores habían caído sesgados por las purgas estalinistas. Por ello, en España tampoco se

constituyó ninguna unidad de este tipo, ya que nadie osó reivindicar la obra de Tukhachevsky y sus colaboradores, aunque pudiera considerarse que de forma orgánica se había recibido una división de carros. Por todo ello, el mejor carro de combate del mundo que por entonces recorría los campos españoles, quedaron agrupados en brigadas con pequeños batallones de 30 carros sin ninguna otra fuerza orgánica de infantería y apoyos². Los asesores soviéticos de carros declararon que el T-26 B no fue un buen carro porque tenía un blindaje muy ligero, lo cual era cierto, pero era el mismo blindaje de cualquier carro europeo de 1936. Sin duda algo tuvo que ver en estas manifestaciones que los impulsores de las teorías de la batalla profunda habían sido purgados. Hay quien tiene la pretensión de ver esa diferencia de blindajes haciendo una comparación con el Matilda II británico, pero a nuestro modo de ver hay un cierto error. No se puede comparar un carro de combate puesto en servicio en 1930, «ligero» rápido y veloz, apto para profundos movimientos, con un carro «pesado» de más de 20 toneladas, puesto en servicio en 1939 al efecto de acompañar a fuerzas al lento paso de sus infantes a pie para protegerlos de los carros enemigos. Aun así, el cañón del T-26 era superior al de los carros británicos.

Del total de 280 carros T-26 B republicanos (los pocos BT-5 supervivientes fueron desechados) y de 300 carros ametralladoras recibidos durante la guerra, quedaron en condiciones de operatividad unos 130 T-26 B, unos 80 «Panzer» alemanes y unos 90 Fiat-Ansaldo italianos. Un gran tanto por ciento de ellos con necesidades de reparación importantes³.

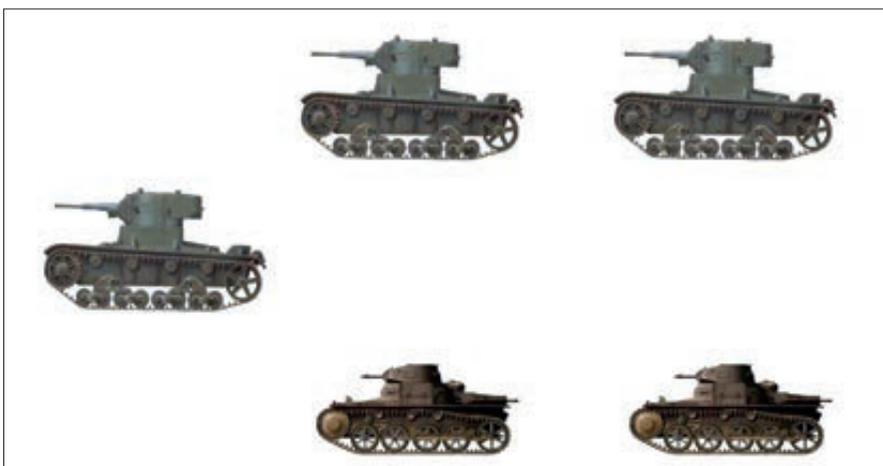
Publicado el decreto de 25 de julio de 1939 para el paso de una organización de guerra a una organización de paz, en octubre se puso en marcha la nueva organización del ejército. Para entonces había finalizado la campaña de Polonia y el mundo se preguntaba cómo era posible que un país con unas capacidades militares medias, había sucumbido en apenas un mes de combate⁴.

² No debemos confundir carros con unidades acorazadas. Ambos bandos recibieron carros de combate de sus aliados pero ninguno de ellos constituyó una unidad acorazada. La única excepción, y con matices, sería el «Reagrupamiento Carristi del Corpo Truppe Volontari».

³ En la publicación «El Gobierno informa *XXV Años de Paz*» (1964), referente a las fuerzas armadas, se hace constar la existencia en 1939 de 651 carros de combate agrupados en 33 compañías. Ignoramos de donde se obtuvieron estos datos, evidentemente erróneos. Quizá se refiera a la suma total de ingenios empleados en la guerra.

⁴ Los alemanes habían creado la herramienta básica: la División Panzer que agrupaba todos los elementos de combate y apoyo. Estas seis divisiones, bien formando cuerpo específico de carros o bien vanguardia de cuerpos de infantería, fueron realmente las que profundizaron con el correspondiente apoyo aéreo.

En esta nueva reorganización, en cuanto a carros de combate se refiere, se crearon cuatro regimientos sin integrarse en ninguna unidad orgánica superior. Se establecieron las correspondientes plantillas por las que cada regimiento se organizaba con un batallón en armas (compañías a dos secciones) y un batallón en cuadro (compañías a una sección), dando un total de 31 carros ligeros y 27 carros cañón. Esta organización, realizada para dar mando y contenido a jefes de batallón y compañía, era el equivalente real de un batallón con sus tres compañías al completo. Sin embargo, lo más llamativo de esta plantilla se encontraba en la sección de carros que dispondría de dos carros ligeros y tres carros cañón. Curiosamente esta disposición era la que tomaban las divisiones alemanas, donde en sus secciones se mezclaban los mismos Panzer I existentes en España, con un nuevo modelo denominado Panzer II también de fabricación provisional, mientras se fabricaban sus carros de batalla.



Los cuatro regimientos se habían establecido en las plazas de Madrid, Sevilla, Barcelona y Pamplona (Estella) y la suma de carros de todos ellos daría 124 carros ligeros y 108 carros cañón, por lo que había existencias suficientes para dotar las plantillas.

A mediados de 1940 se produjo la primera reorganización de las tropas dotadas con ingenios blindados. Por una parte se creó un nuevo regimiento en el protectorado de Marruecos, siendo su guarnición el campamento de Laucién en las cercanías de Tetuán. Dada la situación debida a la guerra, se decidió además, que este regimiento fuera dotado con toda la plantilla. Ello obligó a que los regimientos n.º 1 y n.º 2 de Madrid y Sevilla quedasen reducidos a un batallón, y a los n.º 3 y n.º 4 de Barcelona y Estella quedasen reducidos a una sola compañía.

Por otra parte en la caballería, los antiguos grupos de exploración y explotación⁵, fueron transformados en regimientos mixtos con un grupo a caballo y otro «mecanizado» que disponía de un escuadrón de motos y un escuadrón de autoametralladoras. También se reorganizó la División de Caballería, antes toda a caballo, que recibió materiales para los regimientos n.º 3 y n.º 5 de guarnición en Aranjuez. Estos dos regimientos tomaron la denominación de mecanizados y dispusieron de un grupo de motos (1º, 2º y 3º escuadrones), y otro blindado, con un escuadrón de autoametralladoras (4º) y dos de carros ligeros veloces, Fíat-Ansaldo italianos (5º y 6º), más un escuadrón (7º) de armas pesadas⁶. En El Aaiún se creó un escuadrón de autoametralladoras-cañón con ocho máquinas. A pesar de que sus fichas técnicas eran iguales, cuatro eran del tipo BA soviético de tres ejes con torre del T-26, y las otras cuatro eran de dos ejes armadas de ametralladoras fabricadas en Valencia. Este escuadrón fue la primera unidad blindada en el Sáhara hasta 1956 en que fue disuelto, quedando una «valenciana» en servicio a la que todavía se la puede ver en un recorte del Nudo en 1959.

Se realizaron los correspondientes ajustes y de esta manera los cinco regimientos de carros quedaron organizados de la siguiente manera:

REGIMIENTO DE CARROS DE COMBATE N.º 5			
1940			
	Fíat-Ansaldo	Pz-I alemanes	T-26 B
Plana mayor de regimiento	2		
2 Planas mayores de batallón	4		
6 Compañías de carros	6	42	54
Total regimiento	12	42	54

REGIMIENTOS DE CARROS DE COMBATE N.º 1 Y N.º 2			
1940			
	Fíat-Ansaldo	Pz-I alemanes	T-26 B
Plana mayor de regimiento	2		
Plana mayor de batallón	2		
3 Compañías de carros	3	21	27
Total regimiento	7	21	27

⁵ Unidades tipo regimiento organizadas en 1939 con un grupo de sables (a caballo), un grupo de dragones transportados (tres escuadrones sobre camiones), y un escuadrón de armas pesadas. Contaban en plantilla con un batallón ciclista de los que solo se organizaron tres.

⁶ Las plantillas le señalaban un grupo de motos y un grupo de tres escuadrones de AAC con 27 vehículos. Las motos eran individuales y solo dispusieron de un escuadrón con AAC. Cada regimiento recibió dos escuadrones con una treintena de Fíat Ansaldo, ya conocidas por su gran debilidad.

REGIMIENTOS DE CARROS DE COMBATE N.º 3 Y N.º 4 1940			
	Fíat-Ansaldo	Pz-I alemanes	T-26 B
Plana mayor de regimiento	2		
Plana mayor de batallón	2		
1 Compañías de carros	8		9
Total regimiento	12		9

Con los aproximadamente 64 carros Fiat en los regimientos de caballería n.º 3 y 5 el total de carros sumaba 114 Fiat, 84 Panzer I y 126 T-26B. Todo ello compatible con las existencias.



Uno de los nueve carros T-26 B del Regimiento de Carros n.º 3. Barcelona (autor)

Podemos resumir que en 1940 el ejército español disponía de cinco regimientos de carros, aunque solamente existieran 14 compañías en cuatro batallones y dos compañías «suelas». Si en 1936 se contaba con una quincena de carros procedentes de 1914, las ayudas a ambos bandos en la guerra civil había elevado la fuerza acorazada a un total aproximado de 120 buenos carros de combate y 180 «tanquetas» por denominarlas de alguna forma. A este cuadro de cadenas se puede añadir unos 100 vehículos de ruedas, de los que una mayoría se habían fabricado durante la contienda en zona republicana.

Los carros Verdeja

En 1937 el capitán Félix Verdeja Bardales, jefe de la unidad de reparaciones de la unidad de carros, comenzó a presentar su proyecto de carro de combate que pudiera enfrentarse con eficacia a los carros T-26 soviéticos. Se diseñó con una silueta muy baja que no era más alta que un hombre en pie y que apenas superaba las 6 toneladas de peso. Llevaba el motor en la parte delantera con una torre de combate muy retrasada armada de un cañón de 45 procedente de los carros soviéticos, lo que de momento equilibraba la potencia de fuego entre ambos. Disponía de una cadena muy original por la cual las ruedas de rodaje, sin la necesidad de ser dobles, circularían en una acanaladura. Por unas causas u otras se retrasó la construcción del prototipo hasta 1939. Se hicieron diversas pruebas con los T-26 y aunque el Verdeja tuviera ligera puntuación superior, e incluso fuera estudiada una producción de 1.000 carros, por diversas razones no se autorizó su producción en serie. Evidentemente comparado con las Fiat italianas y los Panzer I alemanes era muy superior. Pero todos los modelos citados habían desaparecido completamente del campo de batalla en 1942.

Con las primeras experiencias de la II GM, a finales de 1941 se pensó en otro prototipo denominado Verdeja-2, caracterizado por «darle la vuelta» al prototipo anterior. De esta forma el motor quedaba situado en la parte trasera y la torreta quedaba en posición más habitual en todos los carros. Pero para 1944, cuando fue presentado el prototipo, ya se había quedado totalmente anticuado y desfasado. En esas fechas todos los carros del mundo disponían de calibres mínimos de 75 mm con un largo cañón, con tres tripulantes en torre y con pesos superiores a las 25 tm, Todo ello hacía que el Verdeja-2 solamente pudiera ser un sustituto del T-26, que en esas fechas ningún ejército tenía en sus filas. En 1945, todo lo que no fuera poseer la última versión de un Panzer IV, un Panther, un Sherman, o un T-34/85 no valía para nada. Y no había posibilidad alguna en la industria nacional de hacer algo parecido.

En 1945, para aprovechar el chasis del Verdeja-1, se le instaló una pieza de artillería de 75 mm, por lo que podemos considerar a este modelo como el primer y único ejemplar de la artillería autopropulsada española. El carro Verdeja-2, con pocas piezas originales y sin su característica cadena, ha estado los últimos 40 años en los jardines de la Academia de Infantería. Aun así, es un carro único en el mundo que merecería una reconstrucción a partir de lo que hay. Lamentablemente una posible reconstrucción parece que exige un alto presupuesto.

El Plan Bär

En España los analistas fueron viendo la evolución del campo de batalla de los años subsiguientes. En 1943 nuestro parque de carros era el mismo que en 1939, pero ninguno de estos carros formaba parte de ningún ejército combatiente. Todos los de su clase habían sido superados y destruidos en el campo de batalla. Como se ha dicho anteriormente, en 1944 prácticamente los cañones de todos los carros eran de calibre de 75 con una longitud de tubo que iba aumentando cada año hasta los 73 calibres. Los alemanes ya disponían de algunos carros de calibres mayores, al igual que iban aumentando los soviéticos y los estadounidenses. Ante Panther, Tiger, Sherman Firefly y T-34/85, en España solamente había ¡carros negrillos y T-26B!

España solamente podía recurrir a la importación y por razones evidentes del «aliado» alemán, pero la cuestión estaba en que en ese momento de la guerra y sin haberse unido al Eje, los alemanes no estaban por la labor de proporcionar carros en unos momentos que ya necesitaban cada uno que fabricaban. Además la pretensión española (tierra, mar y aire) trataba de que este material llegase de regalo⁷.

Duras fueron las negociaciones hispano alemanas. Finalmente, de los dos centenares de carros solicitados, solamente se pudieron adquirir 20 carros de combate Panzer IV del modelo H, equivalentes a una compañía alemana, que fueron acompañados por 10 cañones de asalto Stug III, que equivalían a una batería. Estos ingenios habían nacido para dar apoyo artillero de tiro directo a las divisiones de infantería designadas por jefes de ejército o de cuerpo y disponían del mismo cañón corto del Panzer IV. La evolución de estos vehículos y la nueva instalación de los cañones largos del Panzer IV, los habían convertido en una excelente arma contracarro sobre orugas, que en Alemania siguió perteneciendo al arma de artillería. De la misma forma en España sucedió igual, y se constituyó la unidad de cañones de asalto «contracarro» servido por artilleros que utilizaban la puntería directa. Oficiosamente estaba constituido como grupo autopropulsado de dos baterías, cuando ni su misión, ni sus procedimientos de tiro eran artilleros.

Otros materiales terrestres llegaron con el Plan Bär, como una remesa de cañones de 88/56 para completar regimientos de artillería antiaérea, 150 cañones rusos capturados del 122/46 para mejorar los fuegos artilleros de cuerpo de ejército, y unas 750 motocicletas con carro BMW R-75 (cada dos con una MG-34) para los regimientos mecanizados de caballería, hasta entonces dotados en su mayoría con motos individuales italianas procedentes de 1937. Con este y otro material, el ejército español tuvo un pequeño lavado de cara.

⁷ Sin entrar en demasiados detalles, parece que los germanos tenían una deuda con España aún no saldada por materias primas recibidas. Cada moto, cada carro y la correspondiente munición venía totalmente cuantificada. Si todo ello saldó la deuda, lo desconocemos.

La reorganización de finales de 1943

Con la llegada de este material y lo que se copiaba de ejércitos cercanos hubo dos grandes novedades. Por una parte se creaba una División Acorazada y por otra se mejoraban ligeramente las prestaciones de la División de Caballería en su brigada mecanizada, ya que la otra brigada (Santiago, Calatrava y Montesa) seguiría a caballo. Sin embargo, en los regimientos independientes (antiguos mixtos de cuerpo de ejército) ya no habría mezcla de «cebada-gasolina», pero solamente se pudieron organizar dos regimientos (Villarrobledo/Hernán Cortés y Castillejos). Estos regimientos tuvieron muchas deficiencias sobre las plantillas establecidas, contando con motocicletas así como algún carro y alguna autoametralladora. El resto de regimientos (Sagunto, Lusitania, Numancia, España, Farnesio, Talavera y Villaviciosa) fueron unidades a caballo.

La División Acorazada se organizó como las primitivas alemanas y se constituyó con la anterior división n.º 13 de guarnición en Madrid que encuadraba a los regimientos de infantería n.º 42, 43 y 44 y el regimiento de artillería n.º 13. Formó de nueva creación el grupo de reconocimiento Dragones de Alfambra y el grupo mixto de ingenieros. La gran novedad de las unidades de carros fue que las secciones homogenizaron sus materiales con cinco carros del mismo tipo. Los regimientos de carros n.º 3 y n.º 4 con su única compañía de carros quedaron disueltos.

DIVISIÓN ACORAZADA 1943		
	<i>Denominaciones 1943</i>	<i>Denominaciones 1944</i>
Cuartel general		
1ª Brigada	Regimiento carros n.º 1	Rg. Alcázar de Toledo n.º 61
	Regimiento infantería n.º 42	Rg. Saboya n.º 6
2ª Brigada	Regimiento carros n.º 2	Rg. Brunete n.º 62
	Regimiento infantería n.º 43	Rg. Asturias n.º 31
Artillería	Regimiento artillería n.º 13	Regimiento artillería n.º 13
Caballería	Grupo de reconocimiento	Grupo Dragones de Alfambra
Ingenieros	Grupo mixto ingenieros	Grupo mixto ingenieros
Servicios	Grupos de los servicios	Grupos de los servicios



Las Fiat Ansaldo de los Regimientos de Caballería Mecanizados n.º 3 y n.º 5 (Nodo)

Como se ha citado, la División de Caballería seguía con la misma organización. Su regimiento de artillería había cambiado de numeración del n.º 36 al n.º 19, que siempre fue conocido como el «19 a caballo», pudiendo ver en los desfiles de la Castellana el paso de sus grupos y baterías.

En territorio africano se formaron una brigada mixta acorazada de infantería con el anterior regimiento de carros n.º 5 (Oviedo n.º 63), así como una brigada mixta de caballería con los dos grupos de fuerzas regulares de caballería Tetuán n.º 1 y Melilla n.º 2 a caballo y el regimiento de dragones Alcántara n.º 15 (mecanizado).

En el DO. del 1 de enero de 1944 se dictaminaba la reforma institucional. Los cuerpos de infantería y caballería (regimientos y batallones independientes) volvieron a tomar nombre. Los regimientos de carros n.º 1 y n.º 2 tomaron las denominaciones de Regimiento Alcázar de Toledo n.º 61 y Brunete n.º 62, mientras que el n.º 5 tomaba la de Oviedo n.º 63. Los de caballería dotados de caballos se denominaron de cazadores y los dotados de material mecanizado se denominaron de dragones.

A pesar de todo, el ejército español seguía siendo una institución a pie y a caballo. De los 63 regimientos de infantería, sin contar las unidades de montaña y especiales, (ocho de montaña, nueve de indígenas y tres legionarios), solamente tres eran de carros, y de los 17 regimientos de caballería (dos de regulares), solamente cinco y un grupo independiente tenían un poco de mate-



**Compañía de T-26 B en la Castellana.
Detrás compañía de Pz-I (Nodo)**

rial. No podemos decir que de forma institucional, ni infantería ni caballería se sintieran especialmente pertenecientes a unidades acorazadas. Solamente aquellos destinados en estas unidades (apenas un 3%), podían sentirse componentes de la «especialidad» carrista.

No obstante, mientras que en más de 60 regimientos de infantería no se veía otro horizonte que el fusilero y sus armas de apoyo, en las unidades de caballería, a pesar de sus caballos en unas unidades y de tan poco material

en las otras, se sentía una reforma próxima. Esta reforma se adivinaba no tanto en el carro de combate, sino en unidades mecanizadas (vehículos todo terreno rápidos) que indudablemente tendrían que llegar, como habían llegado a los ejércitos europeos, donde ya apenas se veían unidades a caballo.



Los carros fueron denominados de tipo I (ligeros, bien panzer I o Fiat), de tipo II (T-26) y tipo III (Pz-IV). Los dos regimientos de carros peninsulares quedaron organizados en una plana mayor de regimiento y dos batallones de cuatro compañías, una de tipo I, dos de tipo II y una de tipo III. Por su parte uno de sus batallones era de tipo A con dos secciones con material y el otro de tipo B con una sección con material. Realmente esto no dejaba de ser el mismo artificio que se ha considerado al estudiar las plantillas de 1939. Podemos resumir entonces, que tanto el regimiento n.º 61 como el n.º 62, realmente estaban formados por una plana mayor de regimiento y un batallón de cuatro compañías con un total aproximado de 30 carros ligeros, 30 carros T-26 y 10 carros Pz-IV.

Por su parte el regimiento Oviedo n.º 63, que desde 1940 tenía sus dos batallones en armas, seguiría con la misma organización que tenía: las planas mayores y seis compañías de carros con las secciones homogéneas. Ello sumaría aproximadamente 12 Fiat, 36 Panzer I y 60 T-26. Si a los carros de

estos tres nuevos regimientos, sumamos las Fiat de la caballería de Aranjuez y hacemos una estimación para el Grupo de Dragones de Alfambra, tendríamos una disposición total de:

DISTRIBUCIÓN APROXIMADA DE CARROS DE COMBATE 1943-1949				
	Fíat Ansaldo	Panzer-I	T-26 B	Panzer-IV
Regimiento A. Toledo n.º 61	4	23	33	10
Regimiento Brunete n.º 62	4	23	33	10
Regimiento Oviedo n.º 63	12	36	60	
Regimiento Pavía n.º 4	30			
Regimiento Almansa n.º 5	30			
Grupo Alfambra	10		5	
	90	82	131	20

Todo ello, comparado con las existencias, nos da unas cifras de distribución real en los regimientos muy aproximada. No tenemos los datos de las disponibilidades de material y el tanto por ciento de los carros averiados en la base de Segovia. Por diversas fotos en los desfiles de Madrid quizá podamos aventurar que más de 50% estaban en reparación y por supuesto con muy pocas piezas de repuesto⁸.

Probablemente ese fue el motivo por el que en 1949 fuese disuelto el regimiento Brunete n.º 62 de Sevilla. En el DO. de su disolución se dictamina que con sus dos batallones se constituían el III batallón del regimiento Alcázar de Toledo y el batallón contracarro de la División Acorazada de guarnición en El Escorial. Con parte del material «liberado» llegaban algunos carros soviéticos a los regimientos de dragones de caballería.

En los regimientos de dragones de la División de Caballería se contaba con un grupo de motos dotado con las nuevas máquinas alemanas recibidas en 1943, pero su grupo blindado estaba en mantillas a pesar de unas plantillas que les señalaban un escuadrón de autoametralladoras, un escuadrón de carros ligeros con Fiat italianas y uno de carros medios con una sección de Pz-I «negrillos» y dos secciones de T-26. Igualmente sucedía en los tres regimientos de dragones (Hernán Cortés n.º 6, Castillejos n.º 10, independientes y Alcántara n.º 15 de la brigada mixta), en los que poco añadían a las motos italianas y alguna autoametralladora que ya disponían. Los tres recibieron una decena de Fíat Ansaldo y algunos T-26 «sobrantes».

⁸ En varios desfiles de estas fechas, se aprecian el paso de carros T-26, unos rodando sobre las cadenas y otros subidos sobre camiones.



Los Panzer-IV. Los 20 «únicos» carros de combate en España hasta 1954 (Nodo)

A pesar de que siempre se ha dicho que los jinetes se opusieron a los nuevos tiempos, ello ha de verse en términos relativos. En 1944 de los 99 escuadrones de caballería, 66 eran a caballo, 18 de motocicletas y 15 entre autoametralladoras y carros de combate, además de los mixtos de armas pesadas. Es decir, lo establecido por el Estado Mayor Central. Sin embargo, esta cifra teórica solo se acercaba a la realidad en los escuadrones de motocicletas. Los carros y autoametralladoras se reducían a menos de 100 vehículos entre las autoametralladoras y las Fíat Ansaldo. Ante esta escasez y penuria, fácil es de entender que muchos jinetes siguieran con su apego hacia sus caballos.

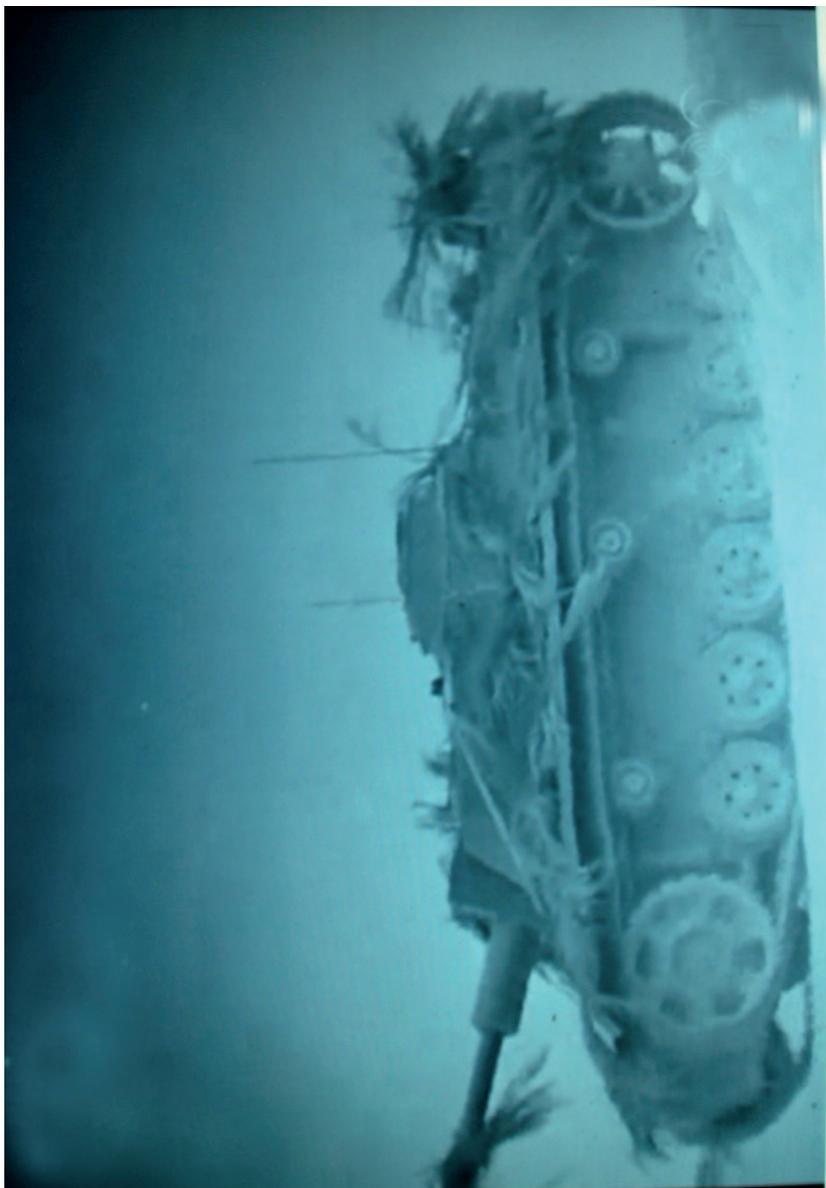
La primera ayuda «encubierta»

A pesar de la condena española en Postdam, a la que ciertas pancartas en la Plaza de Oriente respondieron con el lema famoso «si ellos tienen ONU, nosotros tenemos dos», la crisis de Berlín demostró a los aliados y en especial a los norteamericanos, que su nuevo enemigo era el denominado Bloque Oriental. Por ello, lo que menos necesitaban era una retaguardia hostil en la península Ibérica, por lo que la política internacional cambió y se preparaba un nuevo rumbo en las relaciones diplomáticas con España. A poca información que tuvieran, comprobaron que el ejército de tierra español ni tenía vehículos, ni carros de combate, ni artillería moderna, ni medios de transmisiones, ni medios móviles logísticos.

Como ayuda urgente aparecieron casi un millar de «Willys» en la versión agrícola CJ (civilian jeep) y unos 170 camiones blindados canadienses enviados como ayuda «agrícola», enseguida pintados de kaki. Los camiones llegaron antes del 1 de abril de 1948, pues ese año ya los vimos en el desfile de la Castellana remolcando piezas artilleras. Por fin, en 1950 la División de Caballería estaba mecanizada con un millar de jeeps. Apenas tenía carros, pero eso sí, ya no tenía caballos. Los escuadrones sobre los CJ-3A daban una sensación diferente en la Castellana a la que anteriormente daban las magníficas motos BMW, y que ahora pasaban a dotar a otros regimientos de dragones, que a su vez enviaban a parque las anteriores italianas⁹.

En el regimiento Alcázar de Toledo n.º 61 se concentran los 20 carros Pz-IV y prácticamente los carros ligeros habían desaparecido. Aunque pudiera haber 40 carros rusos en su acuartelamiento, en los desfiles no suele aparecer más de una compañía de cada clase. Todavía desfila la batería Stug-III hasta mediados los años cincuenta, a la que también vemos en unos ejercicios en la Academia de Infantería con la presencia del Jefe del Estado.

⁹ Los Willys CJ llegaron entre 1950 y 1952 y primero sustituyeron a los caballos de Alcalá, por lo que todavía se vieron desfilar en esas fechas las motos BMW-R 75 de Aranjuez.



No es el frente del Este. Es el campo de los Alijares en 1947 (Nodo)

Estado de la fuerza acorazada 1950

En 1950 pocos avances se habían conseguido en la organización y empleo de la poca fuerza acorazada que existía en España.

La División Acorazada disponía de un regimiento de carros de tres batallones cuya fuerza operativa real no superaba los 30 Vickers T-26 y los 20 modernos Pz-IV. La fuerza de fusiles la componían dos regimientos de infantería de no más de dos batallones (el tercero en cuadros), sin medios orgánicos a motor. El regimiento de artillería había mejorado con sus medios de tracción mediante los camiones canadienses. El grupo de Dragones de Alfambra solamente era capaz de desfilar con una docena de autoametralladoras fabricadas en España, copia de las soviéticas.

La División de Caballería se había motorizado totalmente con cerca de 200 jeeps willys en cada uno de sus cuatro regimientos dando una gran sensación de modernidad, pero su estado de carros, por llamarlos de alguna manera, era prácticamente nulo en la brigada de Alcalá y casi nulo en la brigada de Aranjuez, donde sobrevivían unas pocas Fíat-Ansaldo. Su artillería era semejante a la de la División Acorazada.

En el Protectorado las cosas no estaban mucho mejor. En la brigada mixta acorazada sobrevivían una treintena de T-26 junto algún carro ligero en el regimiento de carros Oviedo n.º 63. En la brigada mixta de caballería el regimiento Alcántara no era capaz de alinear más de media docena de autoametralladoras, una decena de Fíat Ansaldo y cinco T-26. Las cosas no mejoraban mucho en los otros dos regimientos de dragones peninsulares (Hernán Cortés y Castillejos), salvo una renovada fuerza de motos al recibir las BMW R-75 que salían de Aranjuez con la llegada de los Willys. Sin embargo, sus medios blindados eran muy semejantes a los descritos para el regimiento Alcántara. De los varios carros Pz-I «negrillos» que se encuadraron en caballería, hay constancia gráfica al menos de uno de ellos perteneciente al regimiento Castillejos en el acuartelamiento de Torrero. Creemos que se trata de la única fotografía de un Pz-I ausf A en una unidad de caballería, según nos muestra una foto familiar del coronel García González-Gros.

Las divisiones acorazada y de caballería pertenecían a la reserva general. La primera era un pequeño «islot» en la organización, pues no combinaba con ninguna otra de su clase o de otra semejante como una división motorizada para formar un teórico agrupamiento superior capaz de alcanzar objetivos en profundidad. Sin embargo, estaba muy bien proporcionada con sus teóricos tres batallones de carros y seis motorizados. Disponía de una unidad de caballería orgánica de entidad grupo y una unidad contra-carro de entidad batallón. Su artillería disponía de tres grupos motorizados

aunque ninguno autopropulsado. Parecería la unidad bien para apoyar una ruptura, o para una explotación dentro de la zona de acción de un cuerpo de ejército.

La División de Caballería era la caballería de ejército para sus misiones de exploración terrestre, seguridad a larga distancia y explotación lejana. Cada uno de sus cuatro regimientos podía organizar distintas «partidas» no orgánicas, mezclando medios de sus tres escuadrones de jeeps y tres escuadrones blindados, por lo que alcanza doce escuadrones de los primeros y otros doce de los segundos. Tiene tantos carros teóricos como la División Acorazada, es más flexible pero su despliegue es mucho más diluido, porque al ser unidad de ejército tendría capacidad para operar sobre un frente de más de 100 kms. Por todo ello le falta capacidad de ataque y defensa puesto que los 12 escuadrones de jeeps tienen muchas limitaciones para poder hacerlo. Su artillería, toda remolcada, apenas abarca un apoyo eficaz en este frente. Tiene gran aptitud para explorar, dar seguridad y explotar, pero apenas capacidad de mantener sus objetivos.

En noviembre de 1955, ya recibidos los carros M-47, una compañía de Pz-IV salió para Laucién. Sin embargo, no se integró en el Regimiento Oviedo 63, sometido en ese tiempo a distintas reorganizaciones. La compañía regresó en diciembre¹⁰.

LA AYUDA AMERICANA

La llegada

Aunque España no había ni tan siquiera ingresado en la ONU, la estrategia estadounidense seguía mirando a Europa en general y a España en particular para su entonces incipiente estrategia contra su nuevo enemigo. De esta forma, y a cambio de instalar unas bases aéreas y navales que le permitieran dominar mejor el Mediterráneo, se firmarían unos acuerdos de ayuda militar ya de una forma oficial. Esta ayuda no solamente fue militar sino que abarcó todas las instituciones industriales como material ferroviario, obras públicas, agricultura etc.

Un estudio del ejército español les reveló que aparte de una buena infantería, muy especialmente la de montaña, no se disponía de más medios

¹⁰ Historial del regimiento Alcázar. Pareciera que el regimiento Oviedo se iba a reforzar con estos carros. Sin embargo, se iba viendo en el horizonte el final del Protectorado, motivo por el cual los carros regresaron. En 1957 el regimiento se organizó con un batallón de fusiles y otro de morteros, para ser finalmente disuelto en el mismo año.

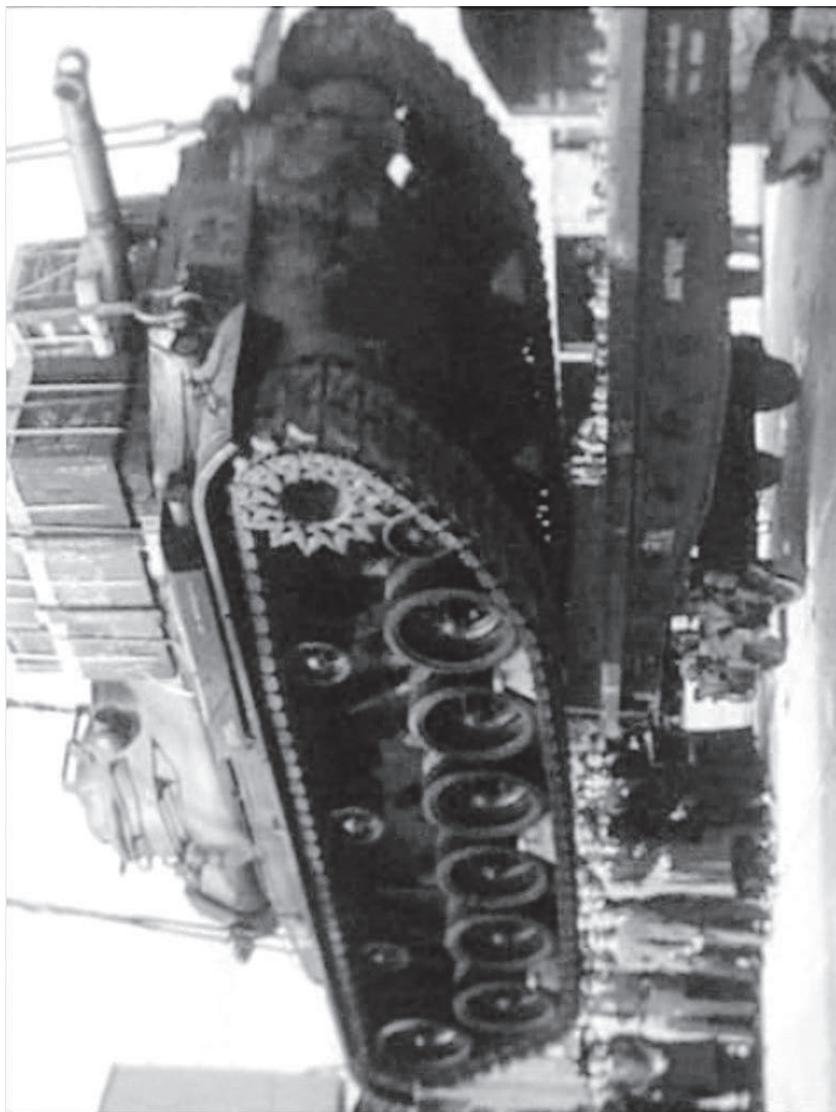
que una manta, un fusil, un jarrillo y a veces una cantimplora. La velocidad estaba restringida al paso de los mulos y unos escasos y vetustos camiones. A excepción de los regimientos de la división, la caballería casi no tenía apenas nada salvo caballos, la artillería en su mayor parte iba a lomo, en limonera o sobre carrillos elásticos, y los medios de ingenieros no pasaban de unos picos para zapadores, unos pequeños puentes sobre caballetes y unas transmisiones basadas en persianas y banderolas. De los medios de los servicios solamente se disponía de la buena voluntad de sus componentes y en su mayoría desde instalaciones fijas.

Para el ejército de tierra la ayuda inicial consistió en una nueva remesa con otro millar de vehículos ligeros willys (ya de modelo militar tipo MB), cerca de 2.000 camiones y unos 200 carros de combate. Se suman unas 50 piezas autopropulsadas, un centenar de piezas de campaña, otro de antiaéreas, así como medios de ingenieros y transmisiones. Estos serían los primeros elementos que ayudarían a elevar en parte la capacidad operativa del ejército español. Posteriormente este material de ayuda se incrementó con otros 200 carros de combate y otros materiales.

Gran parte de este material procedía de la segunda guerra mundial aunque aquí fue tratado despectivamente como los despojos de la guerra de Corea. Teniendo en cuenta que la guerra coreana había acabado oficialmente en 1953 y la guerra mundial había terminado apenas ocho años antes, creemos que el material no merecía tal descalificación. Especialmente es falso en lo referente a los carros de combate M-47, cuyos primeros ejemplares llegados en 1954 eran totalmente nuevos procedentes de fábrica. Muy pocas veces el ejército español ha recibido carros llegados de fábrica (salvo los de la industria española) con apenas dos o tres años desde su fabricación. La llegada en los años noventa de los M-60 fue en unas condiciones deplorables y no se oyó que fueran tratados por nadie como los despojos de la Guerra Fría.

El ejército norteamericano había llevado a Corea unos 250 carros M-26 «Phersing», que ya habían entrado en combate a primeros de 1945. Sucesivas mejoras de este carro dieron origen al «Patton» M-46, cuyo primer batallón llegó a Corea en agosto de 1950. Nuevas entregas del M-46 sustituyeron a los «Persing» y tras los correspondientes estudios dieron lugar al «Patton M-47» que se puso en producción en 1952. Por mucho que tanto el M-26 como el M-46 tengan sus semejanzas externas, no podemos confundirlo con el M-47, y lo diga quien lo diga y donde lo diga, ningún M-47 llegado a España venía de desecho de la guerra de Corea, ni venía por supuesto con impactos sobre sus corazas.

Centrándonos en los medios acorazados, en febrero de 1954 llegaron a Cartagena los primeros carros descargados por la grúa flotante «Sansón», cuya pluma



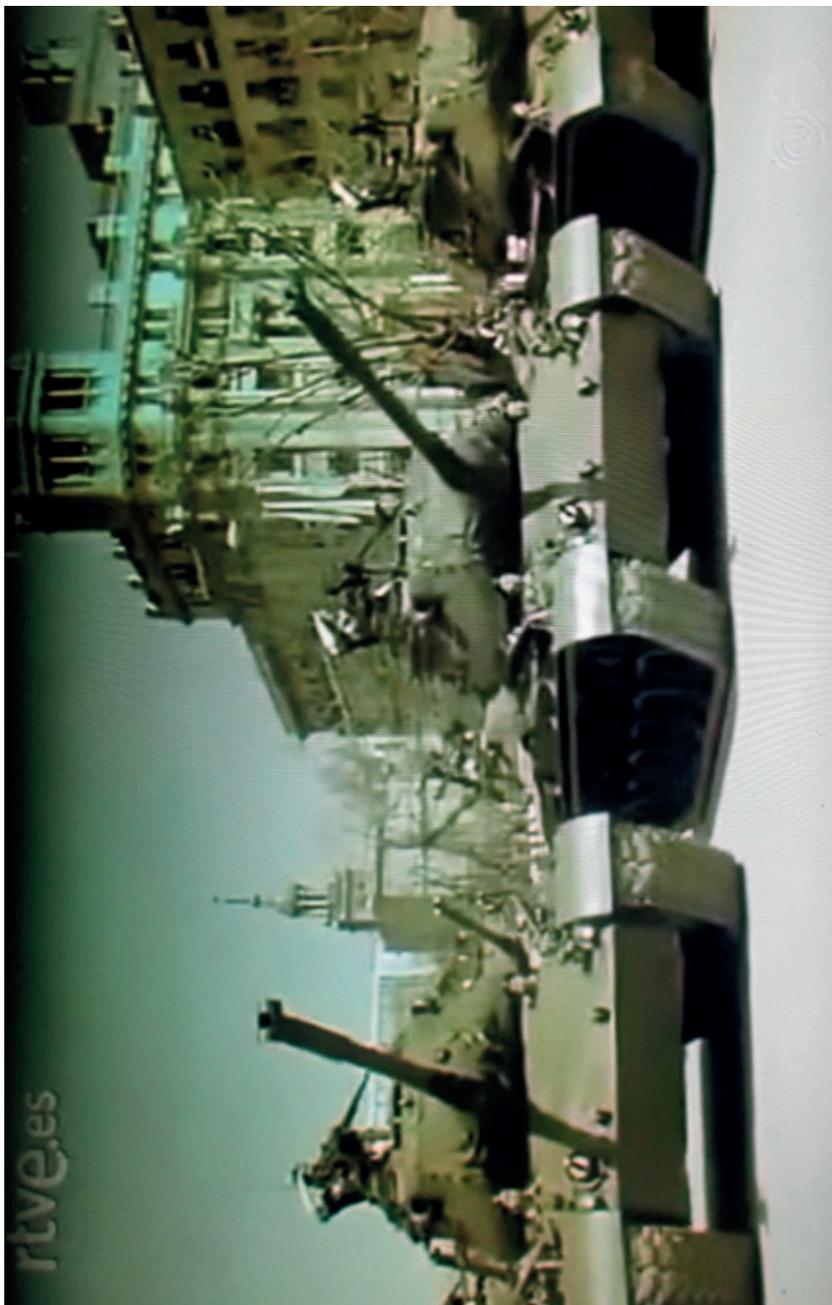
Febrero 1954. La grúa flotante Sansón descarga los primeros 14 M-47 en Cartagena (Diario ABC)

se conserva hoy en una rotonda cartagenera. Fue la primera compañía que tuvo tiempo de participar en el desfile del 1 de abril del mismo año junto a una sección de M-24 del Grupo Alfambra¹¹. Al año siguiente ya desfilaron al menos tres compañías y el regimiento Alcázar de Toledo sumaba 64 carros. Evidentemente desaparecieron los Vickers T-26, que algunos se vieron en algún regimiento de caballería; como una docena en el regimiento Pavía, otros tantos en Farnesio y cinco en el Villaviciosa 14 de Alcalá de Henares. En los regimientos a caballo que recibían material, lo encuadraban en un escuadrón donde se iba juntando el material «mecanizado»: motos, autoametralladoras rusas y carros.

También llegaron carros al Grupo de Dragones de Alfambra dotado con dos escuadrones ligeros con M-24 y uno de carros medios. En la División de Caballería, dentro de la brigada de Alcalá de Henares, el regimiento Santiago recibió una sección de carros M-24 y el regimiento Calatrava un escuadrón de M-47, mientras que en la brigada de Aranjuez el regimiento Pavía encuadraba una sección de M-24 y el regimiento Almansa un escuadrón de M-47. Hasta 1959 hubo una sección de M-24 independiente en el regimiento Castillejos y dos en la Unidad de Instrucción, por lo que el número total de carros M-24 recibidos en España ascendió a 31. Posteriormente hubo nuevas redistribuciones.

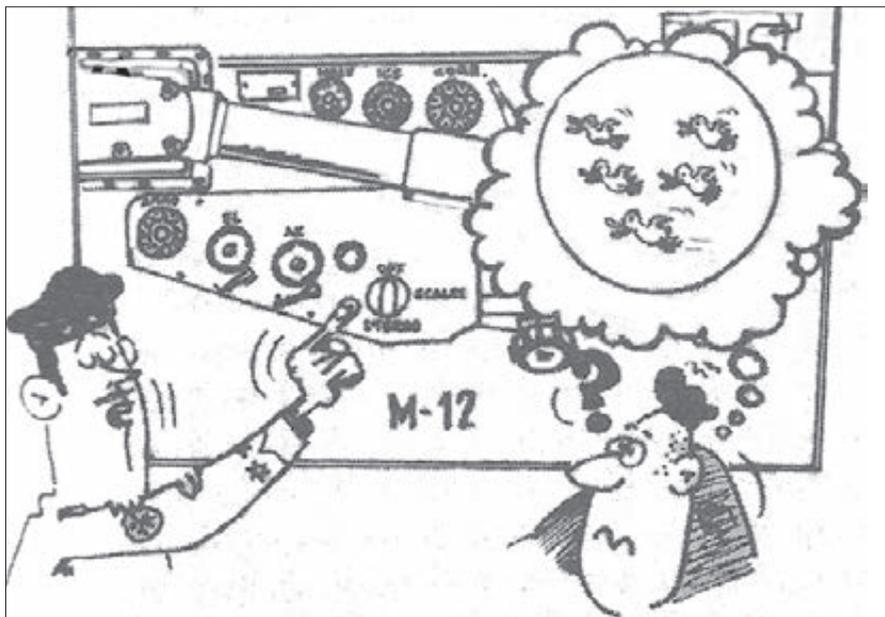
Es cierto que el M-47 nació con prisas buscando un carro eficaz contra los T-34/85 y los JS-I soviéticos. Era muy mejorable, pero la posibilidad de un enfrentamiento inmediato con la Unión Soviética hizo que se necesitasen casi 10.000 con gran rapidez. La industria americana no tenía problema en ello y sus dos plantas principales fabricaron unos 8.000 entre 1952 y 1953. Muchos fueron trasladados a Europa mientras que otros fueron entregados al cuerpo de Marines y a la Guardia Nacional, hasta ser sustituidos por nuevos modelos con mejores prestaciones. Tenía una cierta semejanza externa con el Tiger II alemán con 20 toneladas menos, por lo que realmente lo podíamos comparar con un «Panther», pero con un cañón de 90 en lugar de 75. Su elemento principal de puntería consistía en un telémetro estereoscópico, manejado por el tirador que siempre tuvo mala propaganda, cuyo origen ya venía de los manuales estadounidenses, aunque también citaban que un buen tirador podía hacer impacto al primer disparo con una probabilidad del 50%. En España siempre se objetó que era muy difícil manejarlo porque había que tener una vista estereoscópica, cuando ello es la consecuencia natural de ver con dos ojos. Todos sabemos lo que está delante de algo y detrás de algo. Es cierto que a través de los oculares de un telémetro tiene más complejidad. El

¹¹ Aunque la nomenclatura norteamericana no empleaba el guión entre letra y números de los distintos modelos, nosotros lo emplearemos siguiendo la tradición española. En esta misma fecha, 10 carros M-24 franceses, transportados por vía aérea desmontados, luchaban en los combates de Dien-Bien-Phu. Las carcasas de algunos siguen sobre el terreno.



1 de abril de 1955. Desfilaron al menos tres compañías del Rg. Alcázar de Toledo. Carros nuevos fabricados en 1952, llegados entre febrero y julio de 1954 (Nodo)

sistema consistía en cinco trazos en forma de V llamados popularmente «patos». Los instructores resumían la medición diciendo que había que ir girando el mando del telémetro para poner el trazo inferior de encima del objetivo.



Visión humorística en las primeras *Revistas Jarama* sobre instrucción del telémetro

Eso es cierto, «pero no de arriba a abajo», sino de adelante hacia atrás. Esto es muy difícil explicarlo sin verlo en el aparato, porque los «patos viajan» dentro del ocular de arriba a abajo al mover el mando, pero a la vez lo hacían de adelante hacia atrás y viceversa. Es decir, hay que ver los «patos» en profundidad y ver que los citados trazos van y vienen, por lo que en un momento dado «pasan» por encima del objetivo. Al pasar por encima del objetivo el trazo inferior era cuando se obtenía la distancia. Entre esta complejidad y que ningún jefe de carro se fió jamás de su tirador (y menos en la década de los cincuenta), terminó por no ser utilizado apenas. El tirador quedaba de esta forma fuera de su papel principal de calcular la distancia, quedando limitado a poner en el telémetro la distancia que el jefe de carro calculaba a la estima.

Además, en los pequeños campos de tiro del momento casi ningún carro tiraba con el telémetro, ya que en general las distancias eran más o menos conocidas y prácticamente todos los blancos estaban dentro de la denominada «alza de combate» (menos de 1.400 yardas) donde la poca flecha de la trayectoria aseguraba el blanco. Es más, sabemos de algunos jefes

de carro, en campos de tiro muy cortos, que comprobaban a través de la recámara abierta del cañón. Estos carros fueron mejorados con el M-48, cuyo telémetro era semejante pero lo manejaba ya el jefe de carro, como ya sucedió en adelante con todos los modelos.

Indudablemente todo ello potenció a estas dos grandes unidades cuyo aspecto mejoró notablemente. Si a ello añadimos la llegada de unos 110 semiorugas «carrier» portapersonal, así como unos 14 de mortero y otros tantos con montaje cuádruple antiaéreos, la mejora fue más que notable, a pesar de que este material venía más justito. Además el regimiento de artillería n.º 13 de la División Acorazada recibía un grupo autopropulsado de 105/23 (M-37) y un grupo de 155/23 (M-44), y el regimiento n.º 19 de la División de Caballería otro grupo de 105/23. Todo ello le dio a las dos divisiones, especialmente a la acorazada, unas capacidades tácticas con las que no soñaban un lustro antes. Los medios de zapadores no habían mejorado mucho, aunque ya disponían de camiones volquetes, pero en los medios de transmisiones ya incluían radioteléfonos ligeros y medios. También se recibió material de puentes y de especialidades.

En estos años se trasladaron a Alemania distintas expediciones de cuadros de mando de infantería y caballería para formarse tanto para el mando de unidades como para ejercer la docencia en los Grupos de Instrucción de las Escuelas de Aplicación en Hoyo de Manzanares, donde comenzaron los cursos de especialistas en carros de combate.

La entrada en fuego en el Sáhara

En noviembre de 1957 la División de Caballería fue alertada para disponer de dos grupos de escuadrones. Uno se formaría en Alcalá de Henares en base al regimiento Santiago n.º 1 y el otro en Aranjuez en base al Pavía n.º 4. Estos grupos, bajo el mando de un comandante, dispondrían de un escuadrón mecanizado de la época (jeeps), un escuadrón blindado y un escuadrón de plana mayor¹². También se dispuso el envío de un grupo de dos baterías de obuses del 105/26 Reinos M-43 del regimiento de artillería a caballo.

Para ello se juntaron en Aranjuez los diez M-24 de la división y se eligieron los siete mejores (cuatro de Santiago y tres de Pavía), mientras que en Alcalá de Henares se recibieron en diciembre, nueve autoametralladoras

¹² En aquellos años se denominaba escuadrón mecanizado, y así se consideraban en los distintos reglamentos, al dotado de vehículos todo terreno. Cada sección tenía tres escuadras de dos vehículos, el del teniente y el del sargento 2º jefe, sumando 8 «willys» (o 10 si tenía cuatro escuadras). Un escuadrón contaba entre 30 y 40 vehículos.

M-8 y una M-20 de mando procedentes de Francia para el grupo Santiago. Para completar dotaciones llegaron semiorugas de los parques y CSR del 75 de distintos regimientos de infantería. Prácticamente casi todos los semiorugas que llegaron al Sáhara, pertenecían a un lote «surplus» M-5 cuya característica externa más notable era la ausencia de la cúpula de la ametralladora de 12,70 que llevaba el material M-3 A1 de ayuda.

En enero de 1958 el grupo Santiago desembarcó en Aaiún y el grupo Pavía en Villa Bens donde los M-24 salen de las barcasas de la Armada. Ambos grupos iniciaron sus preparativos de instrucción en el desierto, para ya el 13 de febrero intervenir en la Operación Ecouvillon sobre Smara, donde confluían con fuerzas francesas. De Aaiún partió en vanguardia el grupo Santiago por ambos lados de la Saghia para confluír en el paso de Edchera, lugar del combate de la XIII Bandera el mes anterior. Hubo sus disparos contra la vanguardia y a pesar del apoyo de las autoametralladoras, el fuego enemigo alcanzó a una sección mecanizada produciendo tres muertos y varios heridos. También hubo un momento difícil al quedar averiadas en la Saghia dos máquinas siendo heridos algunos tripulantes, bajando al rescate de hombres y cierres de las armas, un teniente con un semioruga. Por su parte el grupo Pavía partió de Villa Bens en vanguardia de su agrupación y llegó a efectuar varios disparos con los cañones de sus carros en algunas resistencias. Finalmente acabaron las operaciones.

En octubre se reorganizaron las fuerzas legionarias y se crearon dos grupos blindados de caballería integrados en los nuevos tercios 3º y 4º saharianos. Cada uno disponía de dos escuadrones ligeros y uno de plana mayor. Recibieron todo el material de ambos grupos de caballería quedando con plantilla completa uno de los grupos y el otro reducido a medios rueda. Cada tercio también organizó una batería denominada auto transportada con obuses de montaña 105/11 subidos en las cajas de sus respectivos camiones mediante rampas y eslingas. Poco duraron los carros en el Sáhara pues en abril de 1960 fueron devueltos a la península.

El conflicto había dejado al descubierto que aunque los willys eran muy manejables y de baja silueta, también tenían su vulnerabilidad, por lo que necesitaban un vehículo blindado cerca con cierto poder de disuasión. Una vez que carros y autoametralladoras fueron baja en los dos grupos blindados, hubo que buscar un vehículo sustituto. Y ese vehículo existía, aunque era utilizado como tractor de piezas artilleras. Por todo ello se dispuso la entrega a cada grupo de caballería ni más ni menos que 35 camiones blindados. Eran los antiguos camiones de la primera «ayuda encubierta» de 1949, a los que se les instaló una ametralladora. Las nuevas secciones de caballería legionarias disponían de cinco camiones blindados y varios vehículos land-rover de exploración. En la



**Capitanes Pérez Blanco del *Grupo Santiago* y Pérez Montenegro del *Grupo Pavía*
(fotografías entregadas al autor por los propios capitanes)**



Camión canadiense C5-TA «Triumphy». Grupo Ligero Sahariano I del 3er Tercio (Archivo Legión)

sección de armas de apoyo de cada escuadrón figuraban los morteros de 81 y los CSR (por entonces de 75). También recibieron 17 camiones cada uno de los grupos blindados I y II de Ceuta y Melilla recién formados.

Estado de la fuerza acorazada y su proporción con el resto de fuerzas

Tras los primeros cinco años de la llegada del primer material de ayuda, el estado de fuerza de sus dos grandes unidades beneficiarias era el siguiente:

DIVISIÓN ACORAZADA 1959		
Rg. Inf. A. Toledo n.º 61	PLM y 4 compañías	8 M-41 y 72 M-47
Rg. Inf. Saboya n.º 6	2 Batallones (1 mecanizado)	30 Camiones blindados
Rg. Inf. Asturias n.º 31	2 Batallones (1 mecanizado)	30 Camiones blindados
Grupo Alfambra	2 Escuadrones Ligeros y 1 de carros	14 M-24 y 17 M-47
Rg. Artillería n.º 13	3 Grupos (uno remolcado y dos ATP)	12 M-37 y 12 M-44 ATP

El regimiento Alcázar de Toledo estaba en Campamento, el Saboya en Leganés, el Asturias en El Goloso, el Grupo Alfambra en Móstoles y el 13º de artillería en Getafe¹³.

DIVISIÓN DE CABALLERÍA 1959		
Rg. Cab. Santiago n.º 1	Grupo mecanizado y grupo blindado	200 Jeeps y 5 M-24
Rg. Cab. Calatrava n.º 2	Grupo mecanizado y grupo blindado	200 Jeeps y 17 M-47
Rg. Cab. Pavía n.º 4	Grupo mecanizado y grupo blindado	200 Jeeps y 5 M-24
Rg. Cab. Almansa n.º 5	Grupo mecanizado y grupo blindado	200 Jeeps y 17 M-47
Rg. Artillería n.º 19	3 Grupos (2 remolcados y uno ATP)	12 M-37 ATP

No podemos dejar de ver a estas dos grandes unidades como un islote dentro de la estructura general del ejército, que por entonces se articulaba

¹³ Por su parte el regimiento Montesa n.º 3 había dejado de pertenecer a la División de Caballería en 1950. Todos los regimientos disponían de un 7º escuadrón de ametralladoras y morteros (de nueva creación), por lo que el mixto de armas pesadas (antiaéreos y contracarros) tomó el n.º 8.

en ocho cuerpos de ejército (regionales), casi todos con dos divisiones de infantería, normal o de montaña, y una división en el territorio de la 9ª región. Además de ello, las tropas propias de cuerpo de ejército eran numerosas contando cada uno de ellos con un regimiento de artillería, uno de zapadores y una agrupación de transmisiones. Los regimientos de caballería independientes no eran divisionarios, y los diez que había en la península primero dependieron de las subinspecciones para finalmente se agruparon en unas brigadas para dar mando a los anteriores generales subinspectores. Estas cinco brigadas tuvieron sus cuarteles generales en Barcelona (Lusitania y Numancia), Zaragoza (Castillejos y Villaviciosa). Madrid (Montesa y España), Valladolid (Farnesio y Talavera) y Badajoz (Hernán Cortés y Alcántara), organizadas solamente con un pequeño cuartel general y se movilizarían en caso de guerra. Es decir, otro artificio para simular que había otros cinco generales de caballería con mando de tropas en vez de ser las subinspecciones que eran anteriormente. Dado que los regimientos dependían de los capitanes generales donde estuvieran desplegados, había por tanto una especie de doble competencia. Los generales de estas brigadas solo podían inspeccionar cometidos específicos del Arma, fórmula cortés de entendimiento entre ambas autoridades. Con la inicial reforma de 1959 que afectó a Sagunto, Lusitania y Villaviciosa, se redujeron a cuatro, todas disueltas en 1960.



Julio 1961. Grupo M-37 del 19º «a caballo». (Nodo)

Este inmenso ejército a pie, con los mulos para transportar las armas pesadas de regimientos y batallones, con la mitad de su artillería con medios hipomóviles y sin más medios de transmisión en las unidades que teléfonos, banderolas y heliógrafos, no se parecía en nada a ningún ejército occidental. La ausencia de amenazas reales y los planes económicos habían reducido a los regimientos a dos pequeños batallones, para «movilizar» en caso de crisis un solo batallón con sus efectivos en filas sin tener que llegar a una movilización de reservistas. La única fuerza voluntaria eran los cuatro tercios de la legión y dos banderas paracaidistas, ya que las fuerzas indígenas se iban disolviendo poco a poco desde el fin del Protectorado en 1956.

Este ejército no cabía en las estrategias operativas que, acertadas o no, se iban imponiendo en occidente ante la nueva situación nuclear táctica. Incluso entre los propios componentes del ejército de tierra ya se tenía esta inquietud y desde 1950 había artículos en la *Revista Ejército* en los que daban sus opiniones al respecto que se fueron incrementando desde 1956. En estas fechas España ya formaba parte de la ONU aunque no fuera miembro de la OTAN (a cuyo ingreso se oponían frontalmente Francia y el Reino Unido), pero los aliados estadounidenses no descartaban que si se desencadenaba un conflicto en la Europa Central pudiera ser probable que algún pequeño núcleo español, bien división, bien cuerpo de ejército, pudiera intervenir en esa defensa. Pero esta pesada estructura con tropas a pie para ocho cuerpos de ejército, con doce divisiones de infantería y cuatro de montaña, no valía para nada. Se necesitaba un cambio de organización y sobre todo un cambio de mentalidad.

A pesar de que el núcleo de tropas de carros se concentraba en Madrid, todas las regiones recibían cada año la «visita» de una sección que iba rotando por los distintos campamentos regionales para conocimiento de las tropas que incluso realizaban algún ejercicio táctico con ellos. Así podemos ver carros M-24 en el campamento de Parga e incluso algunos Pz-IV en el campamento de Batiellas junto a los cazadores de montaña.

En las academias se intentaba llevar el espíritu acorazado a los alumnos de infantería y caballería. De hecho recibían visitas de unidades de carros en determinados momentos, pero en los ejercicios habituales del día a día había que recurrir a métodos ingeniosos del pasado¹⁴.

¹⁴ Los carros de cartón no fueron un invento de Guderian para engañar a los aliados. Ya tenemos testimonio gráfico de su empleo en la Academia General Militar de Zaragoza en 1930. El presentado en la imagen pertenece a la época de la 15ª promoción en Valladolid,



**Academia de Caballería. Instrucción con Fiat-Ansaldo
y con materiales de circunstancias**

*LA REORGANIZACIÓN DE 1959/1960**Sus fundamentos*

Desde la llegada del material de ayuda, las conversaciones entre autoridades militares de ambos países buscaban la fórmula mejor para renovar el ejército español. La amenaza de la utilización de uno o varios proyectiles nucleares en el campo de batalla, obligaba a una dispersión, por lo que se pensó en unas divisiones más pequeñas¹⁵. Los norteamericanos consideraron que esta división, que en principio debería combatir con cierto aislamiento de otras adyacentes, debería parecerse en su organización a una división pentómica aerotransportada. Esta división inicialmente lanzaba tres agrupamientos para asegurar los tres lados de un triángulo. Una vez asegurada la zona se lanzaban otras dos unidades, de tal forma que con la unidad de una de las bases y las dos recién incorporadas se operaría en la dirección correspondiente manteniendo cubiertos los otros dos lados del triángulo.

Todo ese conjunto divisionario se movería por un campo de batalla con sus cinco agrupamientos subordinados y sería dotado logísticamente para poder subsistir varios días. Por ello se tomó como modelo de división de infantería a la nueva división experimental norteamericana, denominada «pentómica», que realmente no fue un «apodo» español, sino el nombre de la división estadounidense. Tras una reorganización parcial aplicada en 1959 a las tres primeras regiones militares, en 1960 se publicó la Instrucción General por la que se reorganizaba el Ejército de Maniobra, excepto la División Acorazada y la División de Caballería. Sin embargo, los acontecimientos iban tan rápidos, que cuando finalmente se acometió esta reorganización en España, la división experimental norteamericana ya se estaba renovando.

Varios fueron los puntos fundamentales de esta reorganización, pero los que más nos interesan en este estudio son los siguientes:

- Constitución de tropas para disponer de tres cuerpos de ejército disolviendo los demás.
- Formar cinco agrupamientos como elementos de maniobra de la nueva división.
- Dotar a la división orgánicamente con un regimiento de caballería y un batallón de carros.

¹⁵ El posible empleo de proyectiles nucleares tácticos, determinó que el máximo objetivo que se podía presentar ante esta amenaza era el de una compañía. Ello obligó a aumentar distancias e intervalos para evitar que un proyectil de este tipo afectase a más de una.

- Descentralizar las armas pesadas y automáticas, hasta entonces centralizadas en el batallón, llegando a nivel compañía de fusiles y algunas hasta el nivel sección.
- Reorganizar las planas mayores de las pequeñas unidades y dotarlas de medios de transmisión orgánicos.
- Organizar una unidad de transporte orgánica divisionaria con capacidad para poder proporcionar protección «acorazada» a uno o dos agrupamientos y motorizar a otro.

En cuanto a tropas de cuerpo de ejército se refiere, la gran novedad fue la organización de tres brigadas blindadas de caballería de un diseño tan completamente, nuevo como totalmente desconocido hoy. Estas brigadas se formaron siguiendo la organización norteamericana del cuerpo de ejército y quedaron estructuradas directamente en grupos. El problema fue que realmente en Estados Unidos no existía tal brigada en el cuerpo de ejército, sino el «Cavalry Regiment» al mando de un coronel, organizado en tres «Squadrons» al mando de tenientes coroneles y cada uno de ellos con tres o cuatro tropas al mando de capitanes. Pronto se advirtió que si en España esta unidad se denominase regimiento de caballería, los generales de brigada se quedaban sin mando y apenas habría coroneles con mando de regimientos, ya que evidentemente la unidad de caballería divisionaria estaría al mando de tenientes coroneles. Por ello, la solución española fue que esta unidad se denominase brigada blindada de caballería, con un general jefe y un coronel segundo jefe.

Disponía de un escuadrón ligero directamente subordinado al cuartel general y tres grupos de escuadrones (Squadrons) con diferencias entre ellos. Uno disponía de dos escuadrones de carros ligeros y uno de semiorugas, el segundo era a la inversa y el tercero estaba dotado de carros medios. Se trataba de una unidad de caballería totalmente nueva en nuestra organización, pues además disponía de sus apoyos de fuego y combate. Se formaron tres con los anteriores regimientos Montesa n.º 3 en Madrid, Hernán Cortés n.º 6 en Badajoz y Castillenos n.º 10 en Zaragoza, perdiendo todos ellos su puesto en el escalafón de regimientos. La falta de medios no dejó experimentar estas unidades, por lo que en sus cuarteles todo siguió igual. En Retamares se formó un escuadrón de M-47 y otro de semiorugas para Montesa, en Valdespartera una sección y un escuadrón de semiorugas para Castillejos, y en Badajoz nada.

En esta organización no quedaba determinada con claridad (desde el punto de vista teórico) la coexistencia de las nuevas brigadas de caballería de cuerpo de ejército con la vigente división de caballería. ¿Cumplían tareas diferentes? ¿Si hay caballería en cuerpo de ejército, hacía falta que la hubiera



Autopropulsado M-44 del Regimiento Artillería n.º 13 en el desfile de 1961. En aquel desfile las baterías (en columna) estaban identificadas por un círculo, un rombo y un cuadrado. En una secuencia atípica de colores, se dispuso blanco para la primera pieza (en la imagen), rojo para la segunda, amarillo para la tercera y azul para la cuarta (documento Nodo)

en ejército? En cuanto a la División Acorazada la gran duda teórica era de quien dependía. ¿De ejército como la de caballería? Observamos estas dudas en las que hasta el momento eran las dos únicas grandes unidades blindadas de nuestro ejército.

Dado que no se reformaron ni la División Acorazada ni la División de Caballería, podemos observar que realmente también la nomenclatura de «división de infantería» desapareció del concepto táctico del ejército español, aunque se mantuviera tal nombre. Si una división acorazada tenía unos 200 carros de combate y otros tantos semiorugas o similares, y una división de infantería pasaba a disponer 100 carros y otros tantos semiorugas ¿Dónde estaba la diferencia entre ambas? Una división de infantería sin mulos, con un centenar de vehículos semiorugas orgánicos para poder mecanizar a parte de su infantería, con unos camiones orgánicos para motorizar a la otra parte, con tres escuadrones ligeros y uno de carros para sus misiones de reconocimiento y seguridad y con un batallón de carros con casi 90 carros de combate, dejaba de ser lo que en España se había considerado siempre una división de infantería. Esta fue otra de las razones de la incompreensión de esta organización.

Es decir, salvo las unidades de montaña, todo el ejército pasó a ser en plantilla «semiacorazado». Ahora bien; ¿deberían ser todas las divisiones de infantería iguales a las de este tipo de orgánica? No hubo mucho tiempo para estudiar posibles respuestas, aunque ya el punto de partida podía haberlo hecho. Los medios disponibles solamente alcanzaron (y muy parcialmente) a las tres divisiones de las tres primeras regiones militares, El resto no recibió material alguno, con lo que quedaron reorganizadas con una orgánica compleja y sin disponer ningún «beneficio» ni capacidad para experimentarlo..

Esta nueva división fue «probada» en julio de 1959 en la primera región, cuando ni siquiera casi estaban formadas. La nueva División 11 recibió «prestado» gran parte del material de la División Acorazada (unos 60 carros y un centenar de semiorugas) en la llamada «Operación Dulcinea», cuya fase final fue presenciada por el Jefe del Estado.

La nueva organización real de las unidades de carros

Hasta esta reforma los nombres institucionales de las grandes unidades eran ostentados por los cuerpos de ejército y no por las divisiones. Tras esta reforma en que fueron disueltos, las divisiones pasaron a disponer de su nombre. No hemos encontrado la disposición oficial pero a partir de mayo de 1961, en los diarios oficiales donde se publicaban vacantes y destinos, ya

aparecen dichos nombres. Los nombres otorgados fueron: Guadarrama n.º 11, Guzmán el Bueno n.º 21, Maestrazgo n.º 31, Gerona n.º 41, Somosierra n.º 61, Oviedo n.º 71, Galicia n.º 81 y Reyes Católicos n.º 91, así como las cuatro divisiones de montaña Urgel n.º 42, Teruel n.º 51, Huesca n.º 52 y Navarra n.º 62. Hay ciertas dudas con los nombres de la División Acorazada y División de Caballería, que algunas fuentes opinan que recibieron los nombres de Brunete y Jarama desde los años cincuenta. Creemos que no, pues por una parte se aprecia esta ausencia de nombres en los distintos membretes de los oficios, y por otra en los citados diarios oficiales no aparece denominación alguna en fechas previas. De hecho, el decreto 100/1961 de 8 de mayo donde se publica el destino del general Ramírez de Cartagena, es para el mando de la División Acorazada sin más apelativo. A partir de mayo ya aparecen los nombres de todas.

A partir de esta fecha, se formaron lo que para nosotros ha sido la expansión de las unidades de carros fuera de Madrid. Se iba a formar una nueva generación de carristas con la creación de tres grandes batallones para las divisiones n.º 11 Guadarrama en Campamento, la n.º 21 Guzmán el Bueno en San Roque (posteriormente Algeciras) y la n.º 31 Maestrazgo en Bétera. Se formaron con cuatro compañías, aunque la falta de carros dejó al batallón del Campo de Gibraltar solamente con dos.



Portada de *ABC* 29 mayo 1966. La foto pertenece al desfile de 1965.
Conservada por el autor. Batallón de carros de la División 11ª Guadarrama

La formación de estos batallones se realizó entre 1961 y 1962 y además, nuevas llegadas de material hizo posible que los regimientos de caballería de estas tres divisiones, además de recibir diez carros ligeros M-41 y 6 M-47, completasen su escuadrón de carros medios, que tenía la particularidad de disponer de una cuarta sección de 4 semiorugas nunca organizada.

El cuadro general de carros de combate quedaba de la siguiente manera:

ESTADO DE CARROS, BLINDADOS Y AUTOPROPULSADOS 1964							
		M-24	M-41	M-47	M-3 M-5	M-37	M-44
Dv. Acorazada Brunete	Rg. A. de Toledo 61		8	72			
	Rg. Saboya 6				30		
	Rg. Asturias 31				30		
	Rg Artillería 13				30	12	12
	Grupo Alfambra	14		17	15		
Dv. Caballería Jarama	Rg. Santiago 1	5					
	Rg. Calatrava 2			17			
	Rg. Pavía 4	5					
	Rg. Almansa 5			17			
	Rg. Artillería 19					12	
Dv. 11ª Guadarrama	Rg. Villaviciosa 14		10	17	10		
	Bon. Carros			72			
Dv. 21ª G. el Bueno	Rg. Sagunto 7		10	17	10		
	Bon. Carros			38			
Dv. 31ª Maestrazgo	Rg. Lusitania 8		10	17	10		
	Bon. Carros			72			
BRC	Montesa 1			17			
BRC	Castillejos 3			5	10		
Escuelas	Infantería			6			
	Caballería	7		5			
	Artillería					4	
Total		31	38	389	145	28	12

Llegaron 23 carros grúa M-74 basados en el chasis del carro Sherman que correspondían a las teóricas 23 compañías/escuadrones llegados hasta 1964. También llegaron siete carros M-47 dotados de pala dozer, de efectividad dudosa, que en varios casos fueron desmontadas. A partir de 1966 hay constancia fotográfica en los regimientos de caballería Pavía, Farnesio y Alcántara y se pueden ver carros con palas desmontadas en los regimientos de infantería Castilla, Vizcaya y dos en la Academia de Infantería.

Se había dado un gran paso adelante, al menos sobre el papel. El ejército español disponía de una división acorazada y tres divisiones «semiacorazadas». Seguía disponiendo de una división de caballería y se formaban tres nuevas brigadas blindadas de caballería para cuerpo de ejército. El resto de divisiones cambiaron de orgánica pero poco más. Las cuatro divisiones de montaña, habían reducido efectivos a 7 batallones, uno de ellos «motorizado», reserva divisionaria. Enseguida se advirtió que a pesar de la reducción, era muy difícil dotar tropas para tres cuerpos de ejército y mantener nueve divisiones con sus mulos y apenas sin motorización.

Desde 1962 se habían mimetizado gran parte del material de la 1ª Región, especialmente el que participaba en los desfiles, como el regimiento Alcázar de Toledo, el Grupo de Dragones de Alfambra, regimientos 11º, 13º y 71º de artillería, batallón de la División Guadarrama y otras unidades. Fue un mimetizado muy bien conseguido que duró hasta 1965¹⁶. Ya desde 1963 se iba anticipando en los números de la revista Ejército un nuevo cambio orgánico, del que solamente haremos referencia en cuanto se refiere a las unidades acorazadas.

Las numeraciones de los carros fueron muy particulares de las unidades e incluso cambiaron con los años dentro de ellas. Podían ir en uno o en los dos costados de la torre. La más habitual fue la tradicional de tres dígitos, pero hemos visto documentos gráficos con un solo dígito y otros con dos. Como casos especiales tenemos los ocho primitivos M-41 del Alcázar de Toledo que según testimonio de un alférez formaban la 18ª compañía del regimiento. Se pueden observar claramente en el desfile de 1961 con la numeración 61-01-000 y sucesivos, y que también se podemos apreciar en la película Tómbola. Entre 1966 y 1976 el Pavía los numeró con cinco o seis dígitos. A partir de los años 80 hubo ya una cierta homogenización. En el caso del escuadrón de carros del Numancia en el período 1970-1977, la secuencia digital de tres números no ha sido descifrada.

¹⁶ El mimetizado terminó en el desfile de 1965. Entre 1971 y 1974 el escuadrón de carros del Alcántara también tuvo un mimetizado similar, quizá en tonos algo más «fuertes».

Final de ciclo y conclusiones

En 1964 llegaron los primeros TOA,s. Fueron 28 del modelo M-113 de gasolina y en principio formaron parte de la unidad de automóviles de la división 11, aunque realmente fueron utilizados, al menos en los desfiles, por el regimiento Asturias hasta recibir los suyos orgánicos en 1966. Finalmente llegó un batallón de carros del nuevo modelo M-48, formado por tres compañías de 16 carros y fueron presentados en el desfile de 1965 con las numeraciones de 7ª, 8ª y 9ª compañías. Hasta entonces el regimiento Alcázar de Toledo disponía de las compañías 1ª, 2ª, 3ª y 4ª de M-47¹⁷.

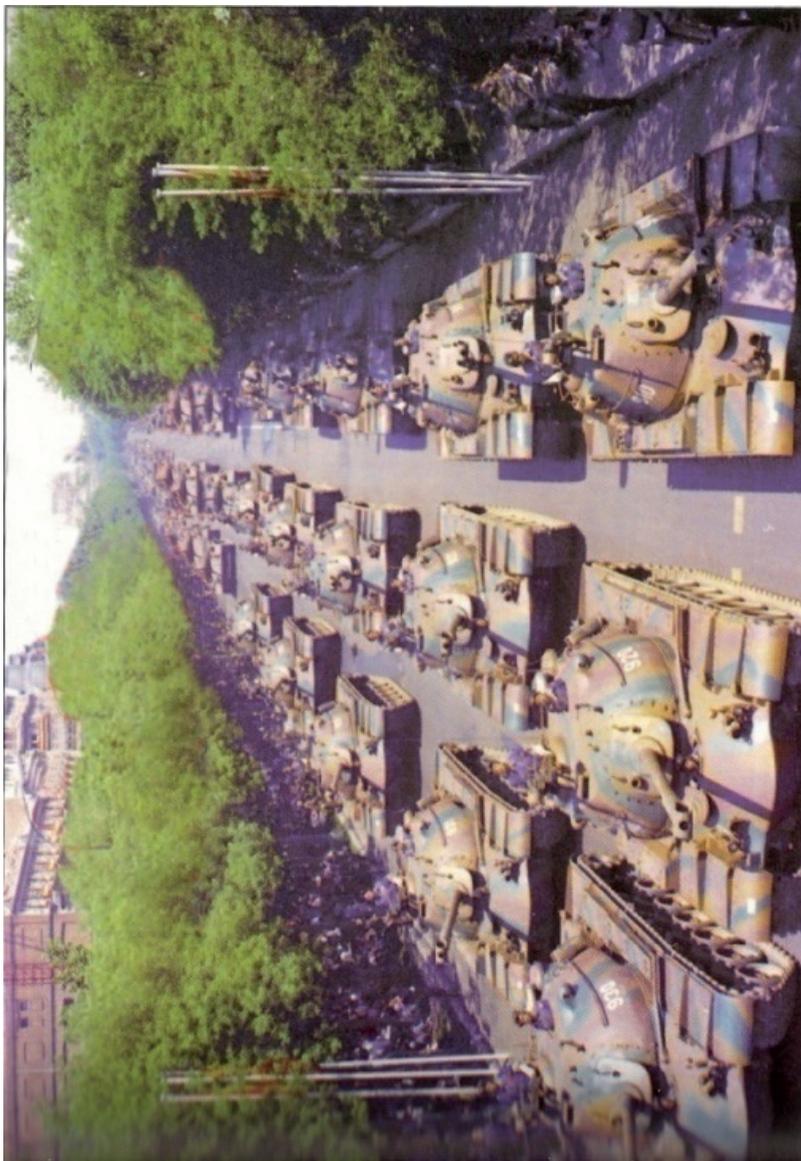
A pesar de que la reorganización «pentómica» fue tan criticada como incomprendida, realmente fue el primer paso para la modernización del ejército en general y de las tropas acorazadas/mecanizadas en particular. Fue la que llevó las ametralladoras ligeras a los tenientes y las ametralladoras medias, morteros de 81 y CSR a los capitanes, al igual que los radiotelefonos. Hoy no entenderíamos que este escalonamiento no fuera así.

De los muchísimos artículos que la Revista Ejército publicó sobre esta división, traemos el publicado en mayo de 1963 donde el autor compara las distintas posibilidades de esta división y su necesidad constante de disponer de vías de comunicación para su alimentación. No cabe duda de que todas las divisiones anteriores a 1960 eran en su mayoría de montaña o de media montaña. Es decir, dependían muy poco de las grandes vías de comunicación. Con las nuevas experimentales era prácticamente imposible. Es más, hasta en fecha reciente hemos visto este razonamiento para criticar la adquisición de los nuevos modelos de carros en servicio en la actualidad.

Pero lo que realmente es sorprendente es su visión sobre los cuarteles generales al manifestar **«que un jefe de división no puede estar instalado cómodamente en un puesto de mando rodeado de radios. Que en caso de guerra además su jefe será de empleo inferior a general de división, por lo que será un habilitado que probablemente no estará habituado a conjugar varias armas. Que su función principal será dedicar su esfuerzo al mando y se le quiten preocupaciones a los servicios. También considera que el estado mayor de una división en campaña no es un equipo de gabinete.»**

Se advierte claramente la «pugna» entre el nuevo y el antiguo ejército. Quizá en la década de los sesenta en el ejército de tierra se seguía pensando en conflictos de amplia movilización, con divisiones de infantería con apoyos

¹⁷ Siempre ha llamado la atención que en 1965 este nuevo batallón comenzase a numerarse por la compañía 7ª. Al año siguiente, los M-48 formaban el primer batallón (1ª, 2ª y 3ª) y los M-47 formaron el segundo (6ª, 7ª y 8ª). En fechas no determinadas entre 1960 y 1965, hemos visto la numeración de 5ª compañía en algún M-41 e incluso en algún M-47.



**Presentación del batallón de carros M-48. Novena compañía.
Detrás la 1ª con M-47 (Revista Española de Historia Militar)**

muy justos, y sus necesidades logísticas resueltas por el escalón superior. Sus jefes de división serían en su mayoría «estampillados» y que la presencia directa de estos jefes era la que impulsaba la acción. Por ello se veían unos nuevos procedimientos de mando y cuarteles generales demasiado tecnificados. Nosotros, en una visión más parcial y más dedicada a los medios acorazados, entendemos que con esta reorganización, las unidades acorazadas alcanzaron su madurez. Dejaron de ser patrimonio de la guarnición de Madrid y comenzaba una nueva generación de carristas que dejaba de ser minoritaria dentro de la estructura del ejército de tierra. Y dentro de esta generación, no nos referimos solamente a los cuadros de mando, sino a los soldados que los tripulaban, todos ellos procedentes del Servicio Militar, en una España todavía rural en la que muy pocos tenían posibilidades para obtener un carnet de conducir antes de ir a los cuarteles, a pesar de que la edad de incorporación rondaba los 21/22 años. Sin embargo, hubo muchos soldados que desde muy jóvenes, procedían como aprendices o trabajadores en los miles de talleres de la época. Ellos fueron la base del mantenimiento, incluso de los carros, durante muchos años hasta asentarse plenamente las escalas de especialistas. Todavía en 1975, el escuadrón de carros del Alcántara 10 tenía solamente dos o tres soldados del reemplazo para todas las tareas de sacar motores con la grúa y hacer las correspondientes reparaciones, así como unos sargentos jefes de carro con cinco años de veteranía.



Abril 1964. *Operación Alborex*. Carro M-47 del Batallón 21 (Algeciras) desembarca en la playa de Mazarrón. Participó una sección de la 1ª compañía al mando del teniente Molina de la Morena (foto ABC conservada por el autor)

*LA MADUREZ. LA REORGANIZACIÓN DE 1965**La primera impresión*

Estaba claro que las capacidades del ejército español de la época tampoco se alcanzaban con tropas para tres cuerpos de ejército, nueve divisiones pentómicas, cuatro de montaña, una acorazada y una de caballería. Seguía siendo un ejército demasiado numeroso y quedó reducido a tropas para un solo cuerpo de ejército y solamente tres divisiones «rápidas», además de dos de montaña. Es decir, la sensación general fue de una drástica reducción. A cambio, con sus matices, la modernidad llegó a casi todas las unidades. Además cada región formaría una brigada reducida.

Siempre se ha considerado que en esta reorganización se abandonó la organización norteamericana para adoptar la francesa, y siendo completamente incorrecta esta afirmación, se sigue manteniendo hoy día. Lo que si fue cierto, es que desde varios años antes, el ejército francés venía pensando en unas tropas para intervenir fuera de sus fronteras (ya que había abandonado la estructura militar de la OTAN) y organizar en el territorio metropolitano lo que denominaron la defensa operativa del territorio. En esa defensa, fundamentalmente dirigida por civiles (defensa pasiva, gendarmería etc), habría también unidades militares. En España se copió esta división primaria de la fuerza terrestre y de ahí nos llega la afirmación antes aludida. No hubo ninguna unidad (brigada, regimiento, batallón) con una orgánica semejante a la francesa. Es más; por resaltar una gran diferencia, en Francia las unidades de carros eran de caballería. Aunque las tropas de intervención inmediata fueron las que llevaron el peso de las unidades de carros, también las hubo en las tropas encuadradas en la defensa operativa del territorio, con un regimiento de caballería acorazado en las divisiones de montaña. El grupo de caballería de cada brigada regional, de momento solamente dotado de ruedas, tuvo que esperar diez años.

Dentro de las tropas de cuerpo de ejército continuó como unidad acorazada una brigada de caballería, que en este caso se constituyó disolviendo la anterior división. En cuanto a la organización divisionaria, lo más llamativo fue que, tras largas discusiones, se aprobó la «instauración» de la brigada interarmas. Nuestro problema fue (y sigue siendo) que estas brigadas, aun siendo interarmas, seguían conservando el arma en su denominación. Por ello los generales de brigada conservan en sus emblemas el arma origen, pues en su momento mandaban dos regimientos de su arma. Incluso en los primeros años esta circunstancia se daba también con la denominación de las divisiones. Si bien, en la mayoría de las naciones, hasta 1960 se podría todavía distinguir divisiones de infantería como unidades a

pie, diferenciándolas de las denominadas unidades rápidas, prácticamente desde esta fecha, con la motorización que iba llegando a todas ellas, se puede considerar a las divisiones como unidades funcionales.

La nueva brigada pasó a estar constituida por batallones disponiendo de sus propios apoyos de fuego, combate y logísticos. La orgánica estadounidense no entraba en complejidades, considerando solamente los cuarteles generales de brigada en las que se integrarían los batallones según la maniobra, pero en España esta cuestión crearía un grave problema institucional. Este tema también fue objeto de artículos en la Revista Ejército (septiembre y noviembre de 1963), y su consecuencia sería la supresión orgánica del regimiento, fuerte pilar de la organización militar española, por lo que se mantuvo el regimiento como unidad orgánica.

Como cuestión poco conocida, las plantillas didácticas asignaban cinco carros ligeros al cuartel general de la división acorazada y dos a las brigadas acorazadas, encuadrados en la unidad de protección de la compañía de Cuartel General. Cada batallón de carros disponía de dos carros ligeros en su sección de reconocimiento, pero no todos los recibieron. Existía en el Castilla 16 una fotografía, en un marco de tamaño mediano, del batallón formado en el patio, destacando claramente los dos M-41 (011 y 012). Lamentablemente no hemos vuelto a tener noticia de ella. Llegaron 16 nuevos carros M-41 para completar la plantilla del regimiento Villaviciosa y dos años después otros tantos que fueron destinados al regimiento Santiago en Salamanca.

La nueva brigada de las tropas de intervención

Si en la anterior organización se había determinado que cada división «de infantería» hubiera un batallón de carros, en la nueva organización sería la brigada quien dispusiera de este batallón. El aumento del «acorazamiento» se elevaba al doble. El resto de batallones de fusileros estarían dotados de blindados o camiones y de esta forma se crearon tres tipos de brigada de denominación diferente, aunque realmente eran iguales, o al menos con la capacidad de que llegasen a serlo, como ocurrió 25 años más tarde. Las tres nuevas divisiones recibieron nueva numeración según el orden de su región militar: Acorazada Brunete n.º 1, Mecanizada Guzmán el Bueno n.º 2 y Motorizada Maestrazgo n.º 3. Cada una formó un núcleo de tropas divisionarias con regimientos de caballería, artillería, ingenieros y una unidad logística. En teoría dispondrían de tres brigadas, XI mecanizada, XII y XIII acorazadas para la Brunete, XXI mecanizada y XXII y XXIII motorizadas para Guzmán el Bueno y XXXI, XXXII y XXXIII motorizadas para Maestrazgo. Eran unas divisiones quizá demasiado voluminosas con 12 batallones. Pero las terceras brigadas de to-

das las divisiones de intervención quedaron en cuadros y las divisiones estarían formadas en tiempo de paz por dos brigadas. En los primeros años había destinos en diferentes batallones, de cuadros de mando para estas brigadas, como podemos observar en el historial del regimiento Castilla n.º 16.



Los nuevos carristas del Rg. Castilla 16 en Badajoz (Veteranos Castilla)

Es decir, el ejército español constituía, como fuerza acorazada, seis brigadas y una más de caballería, todas en el grupo de intervención inmediata. Una sería acorazada, dos serían mecanizadas y tres serían motorizadas. Salvo la primera, que dispondría de dos batallones de carros, todas las demás dispusieron de uno, por lo que la nueva organización necesitaba ocho batallones de carros, de tres compañías, cuando en la anterior había cuatro, aunque algunos tuvieran cuatro compañías y hubiera llegado un nuevo batallón de M-48 como se ha citado anteriormente. La solución encontrada, además del cambio de unidad de las compañías sobrantes, fue suprimir a los tres regimientos de caballería divisionarios su escuadrón de carros, que estaba en los patios de sus cuarteles, que de esta forma se convertirían en un grupito de tres escuadrones bajo el mando de un coronel. Ni siquiera llegaba a los efectivos de un Squadron norteamericano, por lo que en todos los ejercicios didácticos hasta mediados los ochenta había que agregarle siempre

una compañía de carros. A cambio se «vendió» la idea de que el coronel de caballería era un mando táctico de regimiento, mientras que el de infantería solo era «coordinador» de sus batallones, que en ejercicios y maniobras se quedaba sin tareas tácticas¹⁸.

De esta forma, en Madrid la nueva División Acorazada quedó organizada con un núcleo de tropas y dos brigadas. En cuanto a unidades dotadas de medios blindados, en el núcleo de tropas se contaba con el regimiento Villaviciosa y uno de los grupos del regimiento 11 de artillería que recibió los M-44 del regimiento 13 de Getafe. En la brigada mecanizada XI se organizaba el nuevo regimiento mecanizado Wad Ras 55 con un batallón de carros y otro mecanizado. El batallón de carros provenía del antiguo batallón de la división 11 Guadarrama que de momento siguió en su acuartelamiento independiente hasta 1970 que se reunió todo el regimiento. Por su parte la brigada XII se formó con el regimiento Alcázar de Toledo con dos batallones de carros y el regimiento Asturias con un batallón mecanizado. El grupo autopropulsado XI quedó diez años con piezas remolcadas, mientras que el XII recibió inicialmente las piezas M-37.

En Sevilla, la nueva División Mecanizada dispuso del regimiento de caballería Sagunto en su núcleo de tropas. La brigada mecanizada XXI se formó en Mérida/Badajoz con el regimiento mecanizado Castilla 16 formado por un batallón de carros de nueva creación y un batallón mecanizado que tardó varios años en recibir sus blindados. El batallón de carros se formó con el escuadrón de carros del regimiento de caballería Sagunto y fue completando sus efectivos poco a poco. Su grupo autopropulsado recibió sus piezas M-108 en 1973. Por su parte la brigada motorizada XXII en Jerez, incluyó el nuevo regimiento mixto Soria 9 con un batallón de carros y otro motorizado. El batallón de carros procedía del anterior batallón de la división 21 que se trasladó a Sevilla donde recibió su tercera compañía, probablemente la sobrante del regimiento Alcázar de Toledo.

En Valencia, la nueva División Motorizada dispuso del Regimiento Lusitania en su núcleo de tropas. La brigada motorizada XXXI encuadró el regimiento mixto Vizcaya 21 con un batallón de carros y otro motorizado. El batallón de carros procedía del anterior batallón de la división 31. Por su parte la brigada motorizada XXXII se creó en Cartagena con el regimiento mixto España 18 con un batallón de carros y otro motorizado. El batallón de carros se formó con dos compañías que procedían del anterior escuadrón de Lusitania y de la compañía sobrante del anterior batallón 31.

¹⁸ Fue una decisión un tanto incomprensible, pues este escuadrón podría haber quedado en plantilla pero en cuadros. Se daba el caso paradójico de que en todos los temas tácticos de gabinete, el regimiento era reforzado siempre por una compañía de carros.

Como hemos dicho sus batallones de infantería de tipo mecanizado eran tres, uno en cada brigada acorazada y mecanizada, pero los otros trece eran motorizados cuestión que en teoría realizaría la compañía de transporte de su grupo logístico, inmersa en sus tareas propias, por lo que realmente eran batallones a pie, disponiendo solamente de vehículos para sus armas pesadas. Para tal número de batallones motorizados se argumentaba que la geografía española no era como la centroeuropea y probablemente se tuviera razón, aunque no dejaba de ser paradójico que en la división acorazada existieran en su brigada mecanizada dos batallones pie a tierra. Realmente esta cuestión quedó resuelta cuando se consiguieron más de 500 vehículos acorazados de cadenas M-113 y otros tantos de ruedas de fabricación española. A partir de 1990 todos fueron mecanizados. Observamos como el razonamiento sobre las vías de comunicación y la orografía, dejaba de ser válido en cuanto había vehículos mecanizados para todos.

*Regimientos y batallones de infantería. La nueva caballería.
Los grupos Saharianos*

A partir de esta reorganización la denominación de mecanizado pasó a estar directamente relacionado con los nuevos transportes acorazados de personal. Todavía quedaban algunos semiorugas, pero en 1966 se recibieron dos batallones completos (60 vehículos cada uno) del modelo M-113 A-1 de gas oil. Los anteriores 28 M-113 de gasolina recibidos en 1964 pasaron a encuadrarse 21 en el Villaviciosa y 7 en el Alcázar de Toledo. Los nuevos M-113 A-1 se encuadraron en el regimiento Asturias 31 y Wad-Ras 55. Todavía se necesitaban más para dotar a la brigada mecanizada de Badajoz y a la brigada de caballería, así como disponer de modelos específicos de mando y de carga para la artillería, pero estos vehículos, salvo una presencia testimonial, no llegaron hasta ocho años más tarde. La industria nacional trató de entrar en la fabricación de vehículos de este tipo, pero su semejanza con los M-113 y M-114 estadounidenses hicieron que los proyectos no pasasen las mesas de dibujo¹⁹.

Había que solucionar el papel institucional del regimiento de infantería, ya que como se ha dicho, la estructura operativa hacía depender a los batallones de las brigadas. Los regimientos de infantería de intervención

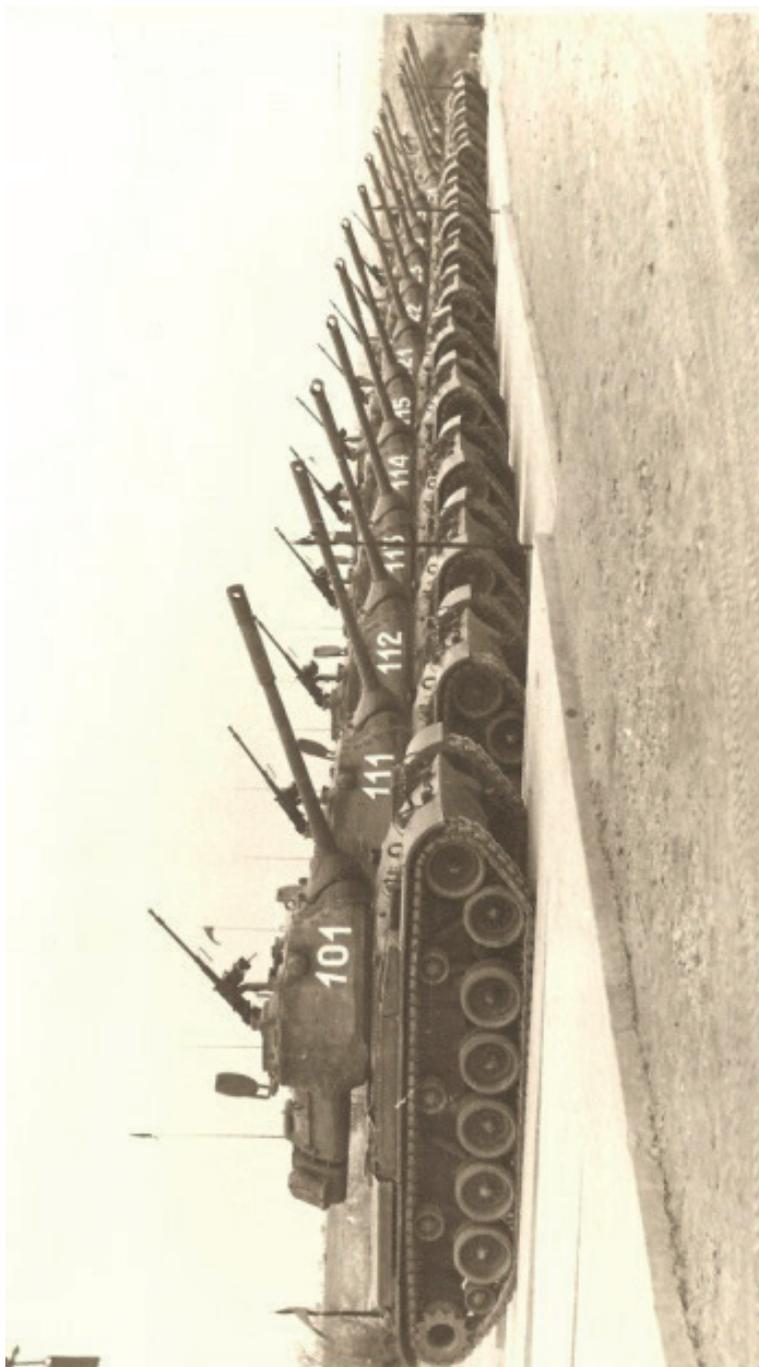
¹⁹ Artículo coronel Manrique. Tanto los de infantería como los de caballería partían de un diseño básico. Algo semejante a lo que posteriormente fueron los VEC y los BMR. A los de infantería se les iba a denominar general Yagüe y a los caballería general Monasterio.

tendrían dos batallones como norma general. Si los dos batallones eran de carros se llamaría regimiento acorazado, si uno era de carros y el otro mecanizado, se llamaría regimiento mecanizado. Si encuadraba uno de carros y otro motorizado se denominaría mixto y si era de un solo batallón mecanizado (caso excepcional en la brigada XII) también se denominaría regimiento mecanizado. Quizá eran demasiadas las denominaciones según nuestra opinión, al igual que sucedería con la caballería.

Los batallones de fusileros estarían formados por tres compañías y una de plana mayor, menos en los trece batallones motorizados que dispusieron de una compañía más denominada «mixta mecanizada». Esta compañía disponía en plantilla una sección de carros ligeros y dos mecanizadas. Sin embargo, estas compañías no se formaron prácticamente nunca, por lo que nadie las recuerda. De esta forma el jefe de batallón disponía de 150 hombres más para diversos cometidos. Sabemos que algunas recibieron en forma testimonial algún M-41 durante un breve tiempo y tenemos la anécdota de que en un desfile en la Castellana se «formó» una compañía de este tipo en el regimiento Saboya, que recibió una sección de M-47 y varios M-113 para este evento, del que existe el correspondiente testimonio gráfico. También tenemos conocimiento de la anécdota producida en una inspección a un regimiento por el jefe de brigada. Al darse cuenta de que tales compañías ni siquiera habían formado, pidió explicaciones y ordenó que formasen inmediatamente, creando la correspondiente confusión²⁰.

La anterior División de Caballería fue disuelta, pero sus cuatro regimientos se mantuvieron en la nueva brigada. Fueron trasladados a Castilla la Vieja (Salamanca, León y Valladolid), menos el regimiento Pavía que siguió inalterable en Aranjuez hasta prácticamente el siglo XXI. Uno de sus regimientos fue ligero, como los divisionarios, y por tanto quedó con tres escuadrones. Los otros tres fueron denominados acorazados y dispusieron de cuatro escuadrones, uno ligero, dos de carros medios y otro mecanizado. En este caso venía a coincidir con un teórico «Squadron» al que antes hemos aludido. Sin embargo, tampoco sucedió así, pues la falta de carros hizo que salvo en el regimiento Farnesio, tanto Almansa como Pavía solamente dispusieran de un escuadrón de carros medios.

²⁰ La infantería dispuso de unos 14 carros M-41. Ocho procedían del Regimiento Alcázar de Toledo, que se quedó con cuatro y dos se entregaron al Saboya según testimonio de uno de sus tenientes, sin saber el destino de los otros dos (quizá Wad-Ras). Tres procedían del Sagunto que entregó dos al Castilla y quizá otro al Soria. Finalmente otros tres procedían del Lusitania que entregó uno al España y muy probablemente otros dos al Vizcaya. Todos fueron baja sobre 1971 y pasaron a caballería.



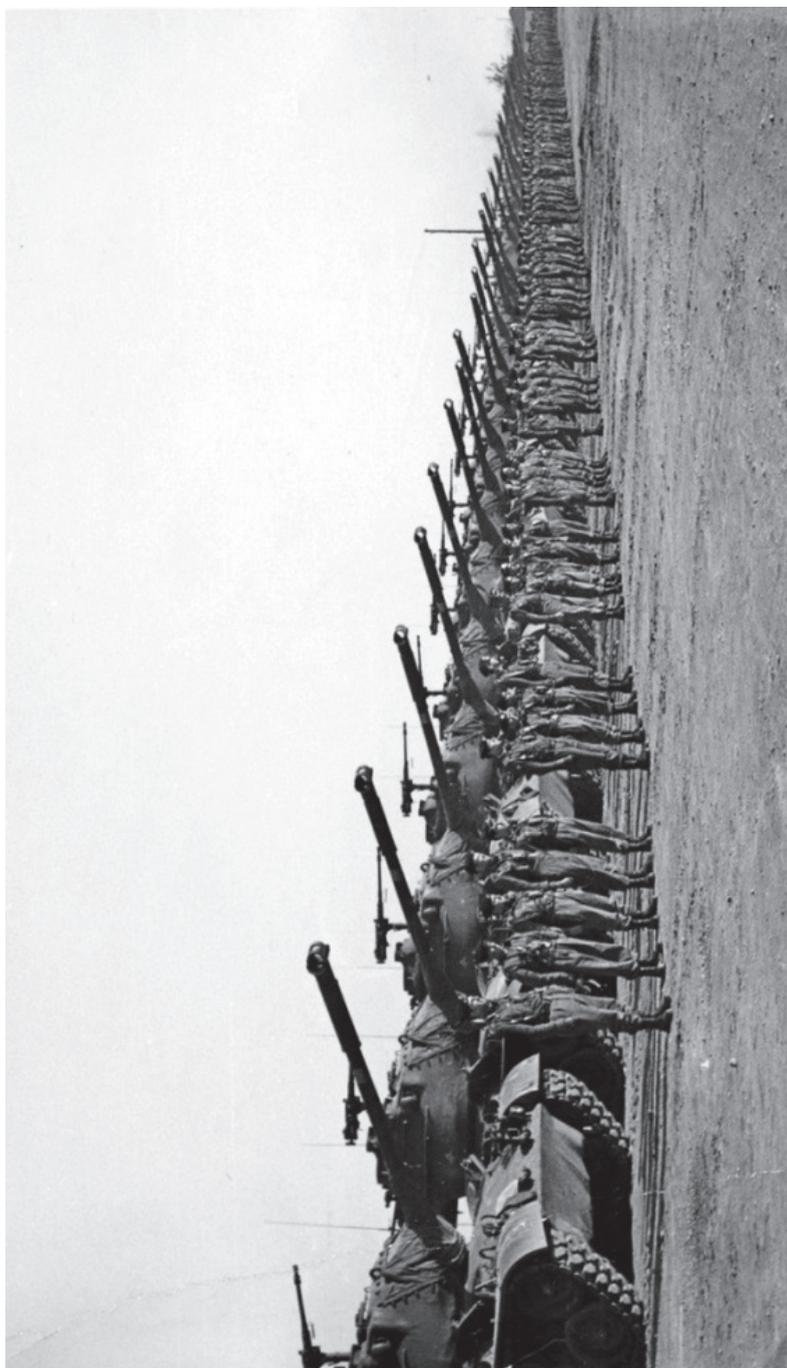
Los nuevos carristas del Rg. España n.º 18 en Cartagena (Veteranos España)

Las dotaciones iniciales fueron muy pobres. El regimiento Santiago mantuvo una quincena de M-24 hasta 1968 y algún semioruga. Algo semejante ocurría con los escuadrones ligeros de Almansa, Pavía y Farnesio. Como se ha expresado anteriormente, tampoco se completaron los escuadrones de carros, quedando uno en Pavía (del anterior Calatrava disuelto), otro en Almansa, trasladado a León y dos en Farnesio, en cuyo Pinar de Antequera desplegaron 34 M-47 hasta 1970. En cuanto a los escuadrones mecanizados, salvo Pavía que recibió una veintena de antiguos semiorugas durante unos años, los demás regimientos tuvieron que sustituir sus teóricos medios con sus propias posibilidades por Land Rover 1300 en la mayoría de los casos (e incluso Pavía). Una nueva llegada de carros M-41 en 1968, fue destinada al regimiento Santiago de Salamanca, que de esta manera se desprendió de sus M-24.

A pesar de todo ello, en plantilla, la brigada Jarama era sin duda la más poderosa del ejército español contando con 52 carros ligeros y 102 carros medios. Además el número de morteros pesados llegaba a los 30, que ninguna otra brigada poseía. Disponía de un regimiento de artillería, el n.º 41 de Segovia con dos grupos con 36 obuses, que tampoco poseía ninguna otra. El motivo fundamental era por ser independiente y no tener apoyos divisionarios. Esta cuestión, expresada en una conferencia por los alféreces cadetes de Valladolid a los aspirantes a la Academia General Militar en el primer campamento del Talam, fue rápidamente corregida por el jefe de estudios, quien aseguró que la brigada acorazada era la más potente sin mayor argumentación.

En cuanto a los regimientos divisionarios, solamente el Villaviciosa 14 tuvo su plantilla acorazada cubierta con 23 carros M-41 y 21 M-113 (únicos existentes en la caballería). Este regimiento desfilaba todos los años en la Castellana. Se dio el caso particular de un año en que desfiló un escuadrón ligero y todos los M-113 formando una especie de escuadrón mecanizado. Los otros dos regimientos sobrevivían con menos de 10 M-41 y con Land Rover 1300 o camiones para sus pelotones de protección, así como Dodge 3/4 para el pelotón de apoyo.

En septiembre de 1970 una visita del entonces Príncipe de España a las guarniciones de Ceuta y Melilla puso de manifiesto que los únicos medios blindados de disuasión existentes en las plazas de soberanía eran aquellos camiones blindados, llegados a España en 1949 y que fueron redistribuidos en 1960 a los entonces grupos ligeros I y II, ahora transformados en los «nuevos» regimientos Montesa n.º 3 y Alcántara n.º 10. De esta forma, tripulaciones llegan a Sevilla para instruirse en octubre, y en diciembre una compañía del regimiento Soria n.º 9 de Sevilla y un escuadrón del regimiento Farnesio, fueron los primeros carros de combate procedentes de ayuda americana en ambas plazas de soberanía.



Nuevos carristas en Valladolid. De 1966 a 1970 formaban 34 M-47 en el Pinar de Antequera (Arhivo Farnesio)

Se muestran los estados del material acorazado de las unidades de Intervención²¹.

DIVISIÓN ACORARAZADA BRUNETE N.º 1 1966-1970							
		M-41	M-47	M-48	M-113	M-37	M-44
BRIMZ-XI	Rg. Saboya 6	2					
	Rg. Wad-Ras 55	¿2?	54		60		
	GACA XI						
BRIAC XII	Rg. Asturias 31				60		
	Rg. A. Toledo 61	4	54	48	7		
	GACA XII					18	
NTD	Rg. Villaviciosa 14	23			21		
	Raca 11						12
Total		31	108	48	148	18	12

DIVISIÓN MECANIZADA GUZMÁN EL BUENO N.º 2 1966-1970							
		M-41	M-47	M-48	M-113	M-37	M-44
BRIMZ-XXI	Rg. Lepanto 2						
	Rg. Castilla 16	2	43				
	GACA XXI						
BRIMT XXII	Rg. Soria 9	¿1?	54				
	Rg. Pavía 19						
	GACA XXII						
NTD	Rg. Sagunto 7	7					
	Raca 14						
Total		10	98				

²¹ Los regimientos artilleros divisionarios disponían de dos grupos remolcados de 155/23 y una batería de 203/25, salvo el regimiento 11 que inicialmente recibió un grupo de M-44. El grupo ATP XII recibió inicialmente los viejos M-37, mientras que el XI y el XXI tuvieron el 105/26 remolcado durante varios años.

DIVISIÓN MOTORIZADA MAESTRAZGO N.º 3 1966-1970							
		M-41	M-47	M-48	M-113	M-37	M-44
BRIMT-XXXI	Rg. Tetuán 14						
	Rg. Vizcaya 21	¿2?	54				
	GACA XXXI						
BRIMT-XXXII	Rg. Mallorca 13						
	Rg. España 18	1	37				
	GACA XXXII						
NTD	Rg. Lusitania 8	7					
	Raca 16						
Total		10	91				

BRIGADA DE CABALLERÍA JARAMA 1966-1970					
	M-24	M-41	M-47	COB M-3	M-37
Regimiento Ligero Santiago n.º 1		17			
Regimiento Acorazado Pavía n.º 4	5		17	23	
Regimiento Acorazado Almansa n.º 5	5		17	3	
Regimiento Acorazado Farnesio n.º 12			34	3	
Regimiento Artillería n.º 41					8
Total	10	17	68	29	8

Los carros M-41 del regimiento Santiago llegaron en 1968 y sustituyeron a los iniciales M-24. Los M-37 del regimiento de artillería 41 fueron dados de baja apenas tres años después, quedando el regimiento con cuatro baterías remolcadas con piezas del 105/26. El batallón mixto de ingenieros contó con un carro puente que curiosamente solo podía cruzar el Tormes ¡por el puente romano! La fotografía de este carro sobre el puente y al fondo la Catedral es todo un símbolo.

EFFECTIVOS TOTALES APROXIMADOS DE CARROS 1966-1970						
	M-41	M-47	M-48	M-113	M-37	M-44
Dv. Acorazada Brunete	31	108	48	143	12	12
Dv Mecanizada G. el Bueno	10	98				
Dv. Motorizada Maestrazgo	10	91				
Br. Caballería Jarama	17	68			12	
Enseñanza y otros	2	20			4	
Total	70	385	48	143	28	12

Aunque todavía en 1966 había M-24 y camiones oruga blindados, en 1968 se estaban retirando del servicio, por lo que no han sido incluidos en este cuadro. Igualmente en estas fechas fueron causando baja los autopropulsados M-37 basados cuyo chasis era el mismo del carro M-24.

Los regimientos Castilla 16 y España 18 no completaron sus plantillas hasta 1973, cuando llegaron los M-48 A/1 al regimiento Alcázar de Toledo y dejaron libres tres compañías de M-47.

A partir de 1967 llegaron los siete carros lanzapuentes con sus 14 puentes del sistema «de tijera». Fueron entregados al arma de ingenieros con un carro en cada uno de los regimientos divisionarios y uno en cada brigada acorazada/mecanizada y brigada de caballería. Los tres de la División Acorazada pueden verse en el desfile de 1968, También se recibió el primer grupo autopropulsado moderno: el M-109 de 155/23 entregado al Regimiento n.º 11 de la División Acorazada, que pasó sus antiguos M-44 al grupo ATP-XII

Desde 1966 los grupos ligeros saharianos de caballería de los tercios 3º y 4º habían renovado sus materiales y disponían de nuevas autoametralladoras francesas tipo Panhard en sus dos modelos H-60 y H-90 armadas de mortero y cañón respectivamente. Cada grupo disponía de 12 H-60 en sus dos escuadrones ligeros y de 6 H-90 en el escuadrón de plana mayor, en una reserva directa del teniente coronel jefe.

La nueva sección mixta combina un elemento de exploración con las H-60, un elemento de fusileros sobre land rover y un pelotón CSR de 106.

Es una unidad con capacidad de reconocimiento blindado, lo suficientemente poderosa y se empleaba formando parte de un agrupamiento de una o dos secciones motorizadas de los tercios como una unidad de apoyo, tanto en sus misiones de patrulla como en ejercicios tácticos. En ocasiones un escuadrón apoyaba a una bandera.



Sección Mixta de Escuadrón Ligero Sahariano

Las películas

Los medios blindados españoles participaron en muchas películas dados los bajos costos producción que había en la época, al menos hasta 1970. Ya se vieron en los años cincuenta los carros M-47 en una producción española protagonizada por el actor «Gila» y hasta podemos ver a Marisol en un M-41 del regimiento Alcázar de Toledo en 1962.

Las más famosas sin duda fueron las grandes producciones de La Batalla de las Ardenas en 1965 y Patton, en 1969, ya que implicaron un gran número de medios acorazados prácticamente de todos los modelos. Son espectaculares las secuencias del avance de los M-47 por los pinares de Valsáin y el avance de los M-48 por las ramblas de Almería, Allí en Viator quedó un carro M-47 abandonado que todavía hoy puede verse restaurado. También quedó abandonado un carro M-41 en el campo de tiro de Matabueyes, hasta los años 90 que fue declarado en venta.



Formación en Sevilla 1968. Uno de los diez carros M-41 del Regimiento Sagunto recibidos en 1960. Curiosamente en la proa lleva una Cruz Laureada con las lanzas de caballería. Por entonces había cedido dos carros al Regimiento Castilla para su sección de reconocimiento (Archivo Militar Intermedio Sevilla)

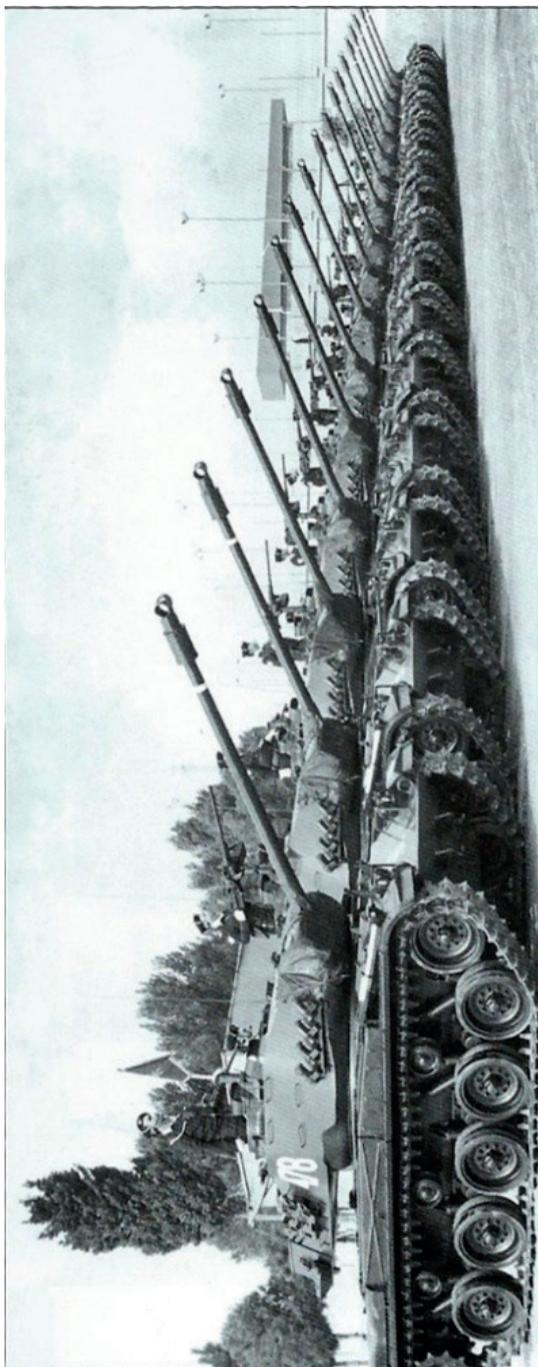
Los nuevos materiales 1970-1974

No cabe duda de que en 1970 prácticamente estaba asentada la estructura de las unidades «rápidas», todavía con importantes falta de materiales y los carros ciertamente envejecidos. Mientras Estado Unidos y Europa habían avanzado en modelos de nueva generación, los carros en España ya contaban en su mayoría con 20 años de servicio. Las unidades eran buenas, las tripulaciones también y se «sabía de carros» en casi toda España. Quedaba mucho batallón de fusileros sobre camiones y por ello, salvo excepciones, quedaban un poco justos los ejercicios de brigada y división. Todavía se podían hacer grandes maniobras fuera de los campos de maniobras (reducidos por entonces a pequeños campos de tiro). Fueron notables los ejercicios Castilla y Azor por parte de la Brigada de Caballería o el desarrollado por la División Acorazada, prácticamente al completo, al suroeste de Madrid por las zonas de Villamanta y Griñón. Se habían realizado también importantes ejercicios cruzando el pantano de Alarcón, bien por medios discontinuos de pontoneros o por navegación de los transportes M-113.

En 1970 se produjo la compra de 103 carros M-41 a quien se denominó el «chatarrero alemán». Estos carros que pertenecieron al ejército alemán, se compraron en un depósito, pero al parecer tenían que «tocar» puerto estadounidense antes de llegar a España. Fueron desembarcados en Bilbao y trasladados a la base de Zorroza. Los pocos carros de este modelo que disponía la infantería se entregaron en base y de esta forma todos los M-41 (tanto en su versión normal como en la A-1) se convirtieron en el carro de la caballería por excelencia. Los regimientos ligeros (menos Santiago) completaron sus plantillas a 23 carros y en la brigada, los regimientos formaron el 2º escuadrón de «carros medios» con estos carros ligeros, excepto Farnesio.

DISTRIBUCIÓN MUY APROXIMADA DE CARROS M-41 EN 1971			
En los regimientos donde había carros de las dos procedencias se ha hecho una igualación			
		Anteriores a 1970	Recibidos 1970
DAC 1	Regimiento Ligero Acorazado Villaviciosa n.º 14	23	
DIMZ 2	Regimiento Ligero Acorazado Sagunto n.º 7	14	9
DIMT 3	Regimiento Ligero Acorazado Lusitania n.º 8	13	10
DM 1	Regimiento Acorazado Montaña Numancia n.º 9		17
DM 6	Regimiento Acorazado Montaña España n.º 11		17
BRC-I	Regimiento Ligero Acorazado Santiago n.º 1	17	
	Regimiento Acorazado Pavía n.º 4		18
	Regimiento Acorazado Almansa n.º 5		18
	Regimiento Acorazado Farnesio n.º 12		7
EAC	Escuela Aplicación Caballería		5
	Inútiles/incendios/fuera de servicio	3	2
TOTAL		70	103

Además, dos años más tarde se recibieron 17 carros del modelo A-3 de inyección de gasolina que fueron enviados a Salamanca, por lo que sobraban 11 carros que fueron trasladados al regimiento Farnesio, que de esta manera completó su segundo escuadrón. Como hubo algunas pérdidas por incendio y otras causas, no se sabe el número exacto de M-41 recibidos, pero muy aproximadamente fue de 190. Era un carro ya muy superado pero fue un excelente entrenador de tripulaciones. Más manejable que los pesados M-47, menos consumo y fácil entretenimiento.



Escuadrón de carros M-41 «alemanes» del Regimiento Numancia 9. Obsérvese la extraña numeración del carro del capitán jefe. El resto de numeraciones «enigmáticas» están ocultas. (Archivo Numancia)

Con esta llegada de carros se pudo proporcionar el escuadrón de carros ligeros a los dos regimientos de montaña, Numancia 9 y España 11, por lo que los nueve regimientos de caballería peninsulares dispusieron de este modelo.

En 1971 llegaron 12 carros M-48 ya del modelo A-1. Seis faltaban en la platilla del I batallón del regimiento Alcázar y los otros seis cubrieron las bajas de aquellos que fueron destinados a enseñanza y politécnico. En el desfile de este año ya el nodo nos muestra al menos dos carros en el I batallón. Al año siguiente se observa que toda la 2ª compañía desfiló con M-48 A/1, así como cuatro carros que forman el mando de la división. Poco después llegaba un batallón completo que pasó a ser el II batallón del regimiento Alcázar de Toledo, dejando libres tres compañías de M-47 que completaron plantillas de otras unidades, como la del Castilla 16, la recuperación por parte del regimiento Soria de la compañía enviada a Ceuta y completar a la Academia de Infantería. Estos carros M-48 A-1 son fáciles de identificar, aparte por su cúpula en la torre, por haber llegado con cascos de interfonía integrados, que hicieron desaparecer poco a poco las boinas «le-panto» características de la época. Llegó también un grupo de obuses M-109 A-1 y otro de cañones M-107 de 175 que pasaron al regimiento de artillería n.º 11, cediendo los M-109 al ATP XII, que a su vez entregó sus M-44 al regimiento de artillería n.º 14 de Sevilla.

En 1973 se produjo una nueva compra de material Panhard para entregar a los regimientos de caballería Montesa y Alcántara que de esta forma tuvieron una extraña plantilla en su escuadrón ligero. Al parecer también se pensaba dotar a los grupos ligeros DOT, pero la crisis del Sáhara mandó a la mayoría de estos medios a reforzar el despliegue sahariano. Finalizado el conflicto y organizado un solo grupo legionario en Fuerteventura, se distribuyeron las máquinas sobrantes en los grupos DOT alcanzando siete en cada grupo. Dos años después nuevas adquisiciones elevaron las máquinas de los grupos hasta trece, por lo que estos grupos constituyeron una unidad de caballería con una potencia importante en todas las brigadas de este tipo. La suma total de estos vehículos fue muy aproximadamente de 100 H-90 y 86 H-60.

En 1973, por fin, llegaron casi 200 M-113 A-1, medio centenar de M-125 de mortero de 81 y otros tantos de mando. Con ellos se dotó por una parte al batallón mecanizado del Castilla n.º 16 y por otra a la Brigada de Caballería, e incluso una compañía de zapadores del regimiento de ingenieros n.º 1 de la División Acorazada. El regimiento Villaviciosa recibió también los de nuevo modelo, pasando sus anteriores de gasolina al regimiento Numancia, hasta que fueron transformados posteriormente.

Con todo ello se habían alcanzado en 1974 los siguientes efectivos, que se mantuvieron hasta 1985:

- 338 M-113 A/1 de personal (28 eran del modelo M-113 de gasolina)
- 108 M-541 de carga
- 49 M-577 de mando
- 49 M-125 de mortero de 81
- 12 M-571 de recuperación
- 4 M-113 ambulancia

En las mismas fechas se recibieron 48 piezas autopropulsadas M-108. Con ellas se formó un grupo que pasó a la brigada XXI de Mérida, que de esta manera pasaba a ser una auténtica brigada mecanizada con casi toda su plantilla de medios blindados cubierta. Con otras 24 se formaron dos grupos de 12 piezas destinados al regimiento 41 de la brigada de caballería Jarama que de esta manera mejoró notablemente su rapidez de entrada en posición, aunque quizá eran muy justos de alcance para una unidad de cuerpo de ejército. Las seis restantes formaron una batería en la Academia de Artillería.

Poco después llegaron dos nuevos grupos autopropulsados M-109 A-1. Uno pasó al grupo XI que todavía seguía con sus piezas de 105 remolcadas y el otro al grupo XII que envió sus M-109 a revisión en Segovia. La artillería de la división acorazada se había modernizado sensiblemente aunque el grupo de cañones de 175 no era el más adecuado para una unidad acorazada²². Parece ser que al nuevo grupo llegado al Goloso se le retiraron gran parte de sus transmisiones para los M-48 a los que les faltaban las emisoras internas de sección. En 1974 se adquirieron cuatro grandes piezas M-55 de 203, que jamás abandonaron Segovia.

Los carros de combate vuelven al Sáhara

Desde 1965 España trataba de mejorar el parque de carros y sus miradas se dirigieron al Leopard alemán. Sin embargo su posible compra fue vetada por el Reino Unido debido a su cañón, lo que llevó al estudio de la adquisición de los carros franceses AMX-30. Según el historial del Alcázar de Toledo, del 1 al 10 de junio de 1964 hubo una expedición francesa para exposición de material en su acuartelamiento de Campamento. El nuevo modelo de carro francés partía de la hipótesis de que como la mayoría de las

²² Se trataba de cañones, no de obuses, y al decir de los expertos artilleros su dispersión era demasiado grande. Fueron sin duda piezas espectaculares con 30 Km de alcance. En la década de los noventa fueron transformados en Segovia en obuses de 203.

armas contracarro eran capaces de perforar cualquier coraza, de nada servían construir pesados carros con muy poca maniobrabilidad. Por ello se decantaron por un carro bien armado, con poco peso (por lo que su blindaje era muy justo) y por una gran rapidez y facilidad de maniobra con una caja de cambios mecánica en vez de hidráulica, con sus ventajas e inconvenientes.



AMX-30 francés de la Compañía Bakali (Archivo Legión)

Por razones que no forman parte de este estudio la situación en el Sáhara se fue deteriorando por lo que las negociaciones se aceleraron y con la ventaja de contar ya el material francés Panhard, se adquirieron 19 carros franceses y se prepararon acuerdos para la fabricación en España de 180 carros más en una primera fase y otros 100 en una segunda fase. Uno de los carros quedó en el Instituto Politécnico y los otros 18 fueron trasladados al desierto.

Estos carros fueron destinados al 3º Tercio de la Legión, pero en lugar de hacerlo en el grupo de caballería, formaron una compañía independiente. Posiblemente la explicación más lógica es que no se podía formar una unidad tipo grupo al mando de un teniente coronel con tres escuadrones, cuando la mayoría de los regimientos de caballería peninsulares tenían tres escuadrones al mando de un coronel.

La tensión aumentó en 1974 y se duplicaron las H-90 de cañón en los grupos de caballería. En octubre del mismo se trasladaron al Sáhara la plana mayor del II batallón con dos compañías de M-48 A-1 así como el



El Grupo ATP-XII preparado para una revista (Colección coronel Carlos Azcárraga)

grupo de artillería XII, con sus baterías a cuatro piezas, que como hemos citado acababa de recibir los M-109. Todavía hubo tiempo para recibir ocho vehículos blindados Panhard M-3 VTT portapersonal que, en contra de lo aceptado habitualmente, no se repartieron entre los dos grupos de caballería, sino que todos fueron destinados al grupo del 3º Tercio, tal y como consta en su historial. Estos vehículos se recibieron al final del verano de 1975 y apenas pudieron ser utilizados, ya que en noviembre se dieron las órdenes de evacuación del territorio en la denominada operación Golondrina que terminó en los primeros días de 1976²³.

LA RENOVACIÓN DEL PARQUE DE CARROS

El punto de partida

En 1975 nuestro parque estaba totalmente desfasado. En esos momentos se disponía en números redondos de:

- 190 carros M-41
- 380 carros M-47
- 114 carros M-48 y M-48 A/1
- 19 carros AMX-30

A pesar de que el parque de carros se había quedado anticuado, la llegada de nuevos medios mecanizados había conseguido un parque ciertamente numeroso de M-113, en muy buen estado (la mitad nuevos), con unos 500 ejemplares en total. Por su parte la artillería autopropulsada, salvo las antiguas piezas M-44, disponía de tres grupos de artillería M-109 y M-109 A-1, uno de cañones M-107 de 175 y el equivalente a otros tres de las recién llegadas del model M-108.

Por todo ello, se acometió la renovación de los carros con estos criterios:

- Dejar los M-41 como estaban, salvo hacer alguna prueba para otros sistemas de armas
- Transformar los M-47 y M-48 a cargo de la entonces factoría de Chrysler (luego Talbot)
- Fabricación española de 180 AMX-30 con fabricación de motores, cajas de cambio y sistemas en diferentes factorías nacionales y el montaje final en Las Canteras, Sevilla.

²³ Los 18 carros de la Bakali fueron entregados al regimiento Wad-Ras que ya estaba recibiendo los primeros de fabricación nacional. Poco después se enviaron 14 carros franceses a unidades de enseñanza quedando el regimiento con 4 carros franceses y 50 españoles.

La fabricación del AMX-30

En 1972 se contrató la fabricación del AMX-30 en fábricas españolas. El programa inicial del AMX-30 comenzó con la fabricación de 180 carros que se sumaron así a los 19 originales franceses (realmente 18, porque el carro 19 se utilizó posteriormente para un prototipo de modernización). En mayo de 1976 el regimiento Wad-Ras 55 presentó su batallón de AMX-30 en el desfile madrileño. Al año siguiente le correspondió el turno al regimiento Alcázar de Toledo n.º 61 y al regimiento de caballería Villaviciosa n.º 14. Por todo ello, en 1978 la división acorazada tenía unificados todos sus carros. Los 180 carros «españoles» quedaban distribuidos con 23 al regimiento Villaviciosa, 50 al regimiento Wad-Ras, 104 al regimiento Alcázar, quedando 3 en otras situaciones. Los 19 franceses se encontraban 4 en el regimiento Wad-Ras, 10 en las academias, uno en el politécnico y 4 en otras situaciones



A finales de 1977 la DAC contaba en plantilla con casi 200 AMX-30 (Museo Goloso)

Los carros que hemos considerado en el apartado "otras situaciones" muy probablemente se entregaron a la entonces Escuela de Automóviles del Ejército de Tierra, que sería la encargada de la formación de los conductores, tanto en simuladores como en tareas de mantenimiento y conducción en la pista de carros. Recibió además seis barcazas para prácticas, cuatro iniciales francesas y dos ya fabricadas en España. Se adquirieron además 10 carros de recuperación AMX-30 D. El nuevo carro tuvo sus defectos y virtudes quizá en mayor grado que otros, por lo que tuvieron sus detractores y defensores. No fue un carro fácil.

Con la entrega en 1977 de los AMX-30 quedaron sobrantes todos los carros M-48 y M-48 A/1 del regimiento Alcázar de Toledo. Fueron destinados 23 carros a cada uno de los regimientos de caballería de Ceuta y Melilla (17 para el escuadrón de carros y 6 para el ligero). Los carros de Melilla llegaron el 11 de octubre de 1977 en el L-13 Conde del Venadito, que al anochecer partía para Málaga con los viejos M-47 a la Chrysler. Los demás pasaron a base, aunque 24 estuvieron temporalmente en el regimiento Pavía mientras se completaba la transformación de sus carros²⁴. Los antiguos 23 M-41 del Villaviciosa se entregaron para completar las plantillas de los Regimientos Numancia 9 y España 11 que de esta forma dispusieron de carros para su escuadrón ligero y los de plana mayor. Muy probablemente el ejemplar que se puede ver hoy en el Museo del Ferrocarril en Monforte de Lemos, es uno de estos carros asignados al España 11. También se constituyó una sección que pasó a formar parte del grupo ligero DOT VI de Vitoria.

La modernización de los carros norteamericanos

A partir de 1974 se acometió la «modernización» de los carros M-47. Su parte fundamental se centró en la sustitución del grupo motopropulsor por un motor de gas oil y la revisión de los trenes de rodaje. Otra modificación visible fue la eliminación del puesto de tirador de la ametralladora de proa. No se hizo ninguna modificación en la torre, que continuó con su armamento y sistemas de puntería. El programa de modernización, que afectó a 330 carros, duró cuatro años: 110 en los años 1975 y 1976, 70 en 1977 y 40 en 1978. Muy probablemente, el regimiento Wad-Ras 55 (denominado desde 1974 Uad Ras), recibiría algunos ejemplares antes de recibir los AMX-30²⁵. Los primeros carros transformados fueron denominados M-47 E y el resto se denominó M-47 E-1. Sus diferencias externas eran mínimas.

Este plan de modernización junto a la sustitución de los carros M-48 de la división acorazada por los AMX-30, produjo un amplio movimiento de carros desde las unidades hasta fábrica e incluso el intercambio de carros entre unidades a fin de disponer un mínimo entre las entregas y las nuevas recepciones.

El programa continuó a partir de 1979 con los carros M-48. En ellos no solamente se sustituyó el grupo motopropulsor, sino que también se le sustituyó el cañón de 90 por uno de 105 (que aunque se denominó M-68, al

²⁴ Si bien es conocido el traslado de estos carros a Ceuta y Melilla, fue un hecho muy poco conocido los M-48 llegados al campamento de Ontígola de Aranjuez. Los documentos gráficos son muy escasos.

²⁵ Este dato no lo tenemos completamente confirmado, aunque hay un estadillo de la 4ª sección de la Brigada Jarama especificando que Pavía recibió 12 carros M-47 E del Wad-Ras.



**El M-47 E no aportó modernidad en su torre, pero acabó con el sufrimiento de tripulaciones.
(Archivo Regimiento Numancia)**

parecer no lo era) y se le renovaron todos los sistemas de dirección de tiro. Inicialmente se denominaron M-48 A5/E y alcanzó a 110 carros del total de 114 recibidos, quedando 4 sin transformar por causas diversas. Además se transformaron los 16 M-48 que disponía el Tercio de Armada, aunque estos lo fueron al modelo A/3, sin cambiar el cañón. Estos 110 carros formaron un batallón en el regimiento Soria n.º 9, otros 50 volvieron a Ceuta y Melilla y otros pasaron a los regimientos de instrucción de Toledo y Valladolid.

Por estas fechas se suprimió el carro n.º 17 de cada compañía. Nunca se supo a ciencia cierta cuál era su función, aunque los más entendidos sostenían que era el carro para los observadores de artillería. Dado que no se tiene constancia de que se utilizase alguna vez con tal fin, no dejaban de ser carros «desocupados» y que con todos ellos se podían completar plantillas. Las compañías pasaron a disponer de 16 carros y el batallón de 51.

Finalmente el cuadro de 1980 quedaba de la siguiente manera.

CUADRANTE GENERAL APROXIMADO DE CARROS DE COMBATE 1980						
		M-41	M-47	M-47 E	M-48 A/5	AMX-30
Brunete 1	Alcázar Toledo 61					102
	Wad Ras 55					51
	Villaviciosa 14					23
G. Bueno 2	Castilla 16			51		
	Soria 9				51	
	Sagunto 7			23		
Maestrazgo 3	Vizcaya 21			51		
	España 18			51		
	Lusitania 8			23		
Jarama	Santiago 1	23				
	Pavía 4			40		
	Almansa 5			40		
	Farnesio 12			40		
Urgel 4	Numancia 9	26				
Navarra 6	España 11	26				
Ceuta	Montesa 3				25	
Melilla	Alcántara 10				25	
Otros	Bases/Enseñanza	102	46	11	9	23
Total		185	46	330	110	199

Nuevas adquisiciones

En 1980 se adquirió un nuevo batallón de carros procedente de Alemania con 54 carros M-48 A/2C de motor de gasolina y cañón de 90. Su telémetro ya era de coincidencia y su característica externa más notable era que llevaban tres rodillos de apoyo en lugar de los cinco de los modelos anteriores, así como lanza fumígenos, muy típicos en las torres alemanas. Fueron también transformados en el modelo A/5 y encuadrados sobre 1983 en la Brigada de Reserva de Almería que en principio no tenía carros, por lo que sus primeros componentes procedieron los distintos batallones motorizados²⁶.

Más adelante esta brigada se transformó en la motorizada XXIII y fueron reactivados los regimientos de infantería Aragón n.º 17 y Granada n.º 34, quedando el batallón de carros integrado en este último como batallón Almería IV/34.

Finalmente los carros fueron actualizados con otras mejoras realizadas a partir de 1983 que afectaron a los 110 de procedencia «española» (con cinco rodillos de apoyo) y a los 54 de procedencia alemana sumando un total de 164 carros M-48 A/5 E1. Estos carros fueron los mejores que dispuso nuestro ejército hasta mediados los años noventa en que llegaron los M-60. Pero estos M-60 no venían en las mejores condiciones y tuvieron que pasar por un largo período de reconstrucción en las bases.



Nuevos carristas en Almería (Colección general Martín Aragonés)

²⁶ La Brigada de Reserva fue creada en 1966. El cuartel general estaba en Málaga y disponía de los regimientos de infantería Extremadura 15 en Algeciras y Aragón 17 en Málaga, el regimiento de artillería 15 en Cádiz y el batallón de ingenieros. Sobre 1978 se agrupó completa en Almería, estructurada directamente en tres batallones: Nápoles I, Aragón II y Extremadura III, un grupo de artillería (el II/15) y el batallón de ingenieros.

Las empresas presentaron dos proyectos para un prototipo de carro de recuperación y otro como carro de zapador con carros M-47. El proyecto no pasó de ahí y hubo que esperar casi 10 años para que fuera retomado.

También se compraron en Italia un centenar de viejos M-47 casi en estado de desguace. Su traslado, al parecer al parque de ingenieros, se hizo con las góndolas de la Agrupación Logística n.º 1. Realmente solo se necesitaban los chasis pues se pretendió reconvertirlos en carros de zapadores, carros puente y carros grúa. Sin embargo, no se aprobó ningún proyecto con ellos. Dado que el único carro M-47 original que nos consta, es el «carro 225 del Wad-Ras» situado en el campamento de Viator al que ya se ha hecho referencia, actualmente varios ejemplares «italianos» recuerdan los M-47 españoles originales en las salas históricas. Son fácilmente reconocibles por disponer en sus torres unas acanaladuras en forma de V para recoger el agua de lluvia.

Finalizada la primera fase de la fabricación del AMX-30, se inició la segunda con 100 nuevas unidades y cuatro barcasas de enseñanza. Fueron entregados a partir de 1981 a los regimientos Castilla 16 y España 18, que entregaron sus M-47 E. De esta forma llegaron a Cartagena y a Badajoz un total de 47 AMX-30 (3 compañías a 15 y dos en la plana mayor). Los carros sustituidos pasaron a relevar a los pocos M-41 que quedaban en servicio en los regimientos de caballería Santiago, Numancia y España.

El carro ligero desaparece del campo de batalla

Aunque realmente el M-47 E seguía con el mismo peso, su nuevo grupo motopropulsor de gas oil más potente le convertía en un carro mucho más ágil y maniobrero que en su versión de motor gasolina. Por ello, el concepto de carro ligero y carro medio que venía a marcar una diferencia entre los carros de infantería y los de caballería desapareció por completo. La experiencia previa en la división acorazada con el mismo carro tanto en el regimiento «ligero» de caballería como en los batallones de carros, con la misma velocidad y agilidad terminaron con este concepto, muy artificial ya en los años que nos ocupan.

Un carro de 45 toneladas, con autonomía, un poderoso motor y un cañón de calibre de 90 a 105 tenía las mismas ventajas motrices que un antiguo carro ligero totalmente superado. Por ello los carros M-41 se fueron retirando progresivamente de los regimientos siendo sustituidos en su mayoría por los M-47E, que también dotaban a escuadrones de carros y batallones de infantería. Como además había habido un incremento de 200 carros AMX-30 y de 54 nuevos M-48, comenzaba a haber carros para todos. Por

su parte el regimiento ligero de caballería seguiría disponiendo de 23 carros y el regimiento acorazado alcanzaría los 41, dos en la plana mayor, siete en el escuadrón ligero y 32 en los dos escuadrones de carros medios.

El final de los carros M-41 y la transformación de los últimos M-47

Los carros M-41 retirados fueron pasando a los nueve grupos DOT peninsulares, que no solamente pusieron en armas aquella sección que estaba en cuadros, sino que además aumentaron en años sucesivos hasta alcanzar un escuadrón de 16 carros. Con este nuevo escuadrón y el escuadrón ligero dotado con 13 autoametralladoras Panhard, aquellos grupitos de 1965 dotados solamente de un escuadrón de jeeps, se habían transformado casi en un regimiento de caballería. Pero ya se veía en el horizonte una nueva reorganización que suprimiría todas estas unidades. Es cierto que en 1985 estos carros no tenían proyección alguna de futuro y las Panhard quedaban muy limitadas, aunque algunas fueran seminuevas.



Escuadrón M-41 del Grupo Ligero de Caballería DOT VI en Araca (internet)

Finalizado el programa de modernización de los M-48 quedaban todavía 46 viejos carros M-47. Se decidió modernizarlos también, aunque en este caso se les sustituyó el armamento por un cañón de 105. Esta última transformación se realizó ya en el albor de la nueva reorganización y fueron destinados a Córdoba donde se constituiría el nuevo regimiento Córdoba n.º 10 que formó el único batallón con el modelo M-47 E2. Fueran muy nuevos o muy viejos, la incipiente fuerza acorazada de 1940 alcanzaba más de un millar de carros de

combate. Sumando las autoametralladoras y el nuevo, aunque breve, destino de los viejos M-41, prácticamente toda España era carrista. Para entonces llegaron también nuevos tratados internacionales que limitarían el número de carros.

Los blindados de ruedas BMR y VEC

Desde 1970 se comenzó a estudiar la fabricación nacional de un vehículo blindado de ruedas, que complementaría la familia de vehículos M-113 procedente de Estados Unidos. De esta manera ya se probaron en 1974 diversos prototipos que dieron lugar al Blindado Medio de Ruedas (BMR-600), cuya producción comenzó en 1979 y que posteriormente formó una nueva familia de blindados de fabricación española con diversidad de modelos. El modelo portapersonal tenía previsto como elemento de fuego una ametralladora de 12,70 accionada desde el interior del vehículo. Al igual que ocurrió con la torres de los VEC, en los primeros años hubo unidades que los recibieron con el alojamiento «tapado», otras con un afuste con una MG-42 y otras con afustes externos de 12,70 hasta disponer del afuste definitivo.

Basado en este modelo comenzaron las pruebas para conseguir un vehículo especial para la caballería, dotado de una torre de combate. Con ello se conseguiría la protección y potencia de fuego a los exploradores de caballería, hasta entonces expuestos en los ágiles, pero vulnerables vehículos ligeros armados de fusiles de asalto y ametralladoras ligeras. El vehículo era básicamente el mismo del BMR con las modificaciones pertinentes para alojar la torre de combate y dos exploradores. La producción comenzó sin haber definido la torre de combate.

Inicialmente se adquirieron 32 ejemplares de una torre «Otto Melara» con un cañón de 20 para los escuadrones ligeros de Ceuta y Melilla y se evaluaron otras torres. Mientras tanto, la cadena de producción seguía en marcha y desde finales de 1984 se comenzaron a entregar a los regimientos ligeros de caballería 48 vehículos (16 por escuadrón ligero) que se entregaron con una gran plancha de conglomerado de madera que cubría el alojamiento de la futura torre. Así estuvieron varios años, inútiles para su misión, sirviendo de instrucción de conductores. En el regimiento Villaviciosa, por la impaciencia de sus jefes, la tapa de madera se sustituyó por una chapa metálica construida en los talleres, al menos para dos secciones. Estaba dotada con una escotilla, un afuste para una MG-42 (hubo que pedir al parque una pieza de «engarce»), un soporte para una caja de munición y una base de antena conectada a una PRC de los antiguos exploradores, situada de la mejor forma posible en el interior para el enlace mínimo entre capitán y jefes de sección. Con ello se daba una

sensación de vehículo «operativo». Además, su gran ventaja era «acercar» al jefe de vehículo al conductor, y poder dirigirlo mejor al no estar dotado ninguno de ellos con elementos de interfonía. El dicho cuartelero la denominó la tapa operativa transitoria. El resto de regimientos prefirió esperar.



La «Tapa Operativa Transitoria» de los VEC del Villaviciosa 14

Tras su paso por Ceuta y Melilla los VEC con torre de 20 se recibieron en el regimiento Santiago y Grupo Reyes Católicos, que a su vez también recibía los primeros con la torre H-90, al igual que al regimiento Sagunto. A la disolución de este último en 1986 también llegaron 14 al regimiento Almansa y siguió la entrega por el regimiento Villaviciosa entre 1988 y 1989. Finalmente los regimientos se dotaron con la definitiva torre TC-25 con cañón de 25²⁷.

CONCLUSIÓN

De aquellos pequeños carros Panzer-I, Fiat-Ansaldo y T-26 B se había pasado cuarenta años más tarde a los poderosos AMX-30 y M-48 A-5. La potencia de sus cañones había aumentado hasta los 105 milímetros y su peso a unas 40 toneladas. Los nuevos motores les concedían una importante velocidad, un menor consumo y por tanto mucha más autonomía.

De unos pequeños regimientos independientes se había pasado a constituir siete brigadas rápidas y móviles. La conjunción de los carros y fusileros

²⁷ Con esta nueva dotación de vehículos los regimientos ligeros (48 VEC y 23 carros), paradójicamente, pasaron a ser más pesados que los regimientos acorazados (41 carros).



Los ingenieros y sus carros puente sobre chasis de M-60 (autor, mayo de 1970)

de las brigadas les permitían romper, profundizar y explotar el éxito. Había una nueva artillería autopropulsada y medios lanzapuentes de ingenieros.

De unos pocos cuadros de mando destinados en carros dentro de un gran ejército a pie y a caballo, muy centrados en el área de Madrid, se había pasado a que todo el ejército español era carrista. De Madrid se habían extendido a Badajoz, Sevilla, Córdoba, Almería, Valencia, Cartagena, Barcelona, Burgos, Salamanca, León, Valladolid, Ceuta, Melilla así como en los grupos ligeros de Madrid, Córdoba, Alcoy, Gerona, Zaragoza, Vitoria, Gijón, Lugo, Jaén, Mallorca y Canarias (estos dos últimos solo con autoame-tralladoras Panhard). Entre todos ellos no había diferencia táctica o técnica o de calidad de tripulaciones. Podemos resumir que la organización y medios de las fuerzas acorazadas habían alcanzado su madurez²⁸.

A partir de octubre de 1982 se iniciaba un nuevo ciclo político en España que produciría muchos cambios en la estructura de los ejércitos. Las regiones militares con sus atribuciones del capitán general pasaron al centro de la atención política. El ejército sería nuevamente reducido, aunque en cierta medida los militares consiguieron (como en muchas ocasiones), que aunque el número de regimientos disminuyera, el número de batallones se mantuviera más o menos estable. La nueva reforma quedó plenamente formalizada en 1987.

Pero entraban otros problemas tal cual era la disminución del tiempo en filas del soldado, lo que llevó a una especie de «subasta» entre los partidos para ver quien rebajaba más la duración del Servicio Militar. Como consecuencia de todo ello, la nueva reorganización surgida del llamado plan de modernización del Ejército de Tierra tuvo que ser nuevamente modificado en 1995. Y en ese año la reducción llegó a ser importante con un sistema de coberturas de plantilla que parecían imposibles de reducir... Y también se redujeron en el nuevo milenio.

Aún así, las unidades y medios acorazados siguieron su nueva trayectoria.

Agradecimientos

El autor desea agradecer a los centenares de oficiales, suboficiales y soldados que desde 1980 ofrecieron pacientemente sus testimonios sobre detalles de su unidad. Y un recuerdo emocionado a los que partieron al cielo de los carristas.

²⁸ En 1980 no solamente se había conseguido que España tuviera carros más o menos modernos, sino que fundamentalmente se había conseguido disponer una instrucción de unidades acorazadas/mecanizadas muy eficientes. De esta forma, cuando llegaron carros más modernos, una década más tarde, la base de las unidades estaba asentada.

BIBLIOGRAFÍA

- CANDIL MUÑOZ, Antonio: *Carros de combate, evolución, presente y futuro*. 1999.
- DÍAZ CABO, David: *Ruedas y cadenas del Ejército español 1953-2021*. 2022
- INSTITUCIONAL El Gobierno informa. Editorial Junta Interministerial Conmemoradora de los 25 años de paz española, 1964.
- MANRIQUE, José María y MOLINA FRANCO, Lucas: *La Brunete*. Quirón Ediciones.
- MARÍN GUTIÉRREZ, Francisco y MATA DUASO, José María: *Carros de Combate y Vehículos de Cadenas del Ejército Español. Un Siglo de Historia*. Editorial Quirón (diversos volúmenes).
- : *Atlas ilustrado de Vehículos blindados en España*. Susaeta Ediciones.
- MAZARRASA COLL, Javier de: *Blindados en España II, 1939-1960, la difícil postguerra*. Quirón ediciones. 1995
- : *Carro de combate AMX-30E*. Edición propia, 1990.
- MOLINA FRANCO, Lucas: *Panzer IV y StuG III en España*. Galland Books.
- ZALOGA, Steven J.: *The M47 and M48 Patton Tanks*. Oxford: Osprey Publishing, 1999.

Otras fuentes bibliográficas

Anuarios Militares y Escalillas
 Colecciones Legislativas
 Documentos internos del Estado Mayor Central
 Diarios Oficiales
 Instrucciones Generales sobre reorganización
 Revista *Ejército*
 Revista *Jarama*
 Revista de Historia Militar

AÑOS DIFÍCILES. REDUCCIONES Y RENOVACIONES

Francisco FERNÁNDEZ MATEOS¹

RESUMEN

A partir de 1982 los nuevos cambios políticos tuvieron como consecuencia una reforma militar con el denominado Plan de Modernización del Ejército de Tierra (META). Por esta reforma quedaron disueltas las nueve brigadas territoriales y quedaron sin excesiva variación las unidades divisionarias, dotadas de medios acorazados/mecanizados. Esta nueva estructura no terminó de realizarse hasta 1986. Las unidades de carros eran cada vez más antiguas y por tanto más desgastadas, lo que supuso el primer plan para modernizar los carros AMX-30.

A su vez comenzaban las conversaciones entre las naciones sobre lo que terminó siendo el Tratado sobre las Fuerzas Armadas Convencionales en Europa (FACE) por el que se limitaban estas armas, y concretamente en lo referido a carros de combate el parque español quedaba reducido a un total de 793 carros, por lo que comenzaría el proceso de destrucción de los sobrantes. Esta reducción daba lugar mediante el programa TLE (Transfer of Limited Equipment), a que los países pudieran intercambiarse sus materiales sobrantes sin aumentar el número total del acordado. Por todo ello había materiales en los depósitos europeos en aceptables condiciones, que permitiría sustituir los carros más antiguos del parque español.

¹ Coronel de Caballería, retirado.

Por otra parte, la disminución de mandos y tropa, y a su vez del tiempo en filas del soldado, produjo que no hubiera cobertura suficiente en las unidades. Ello motivó que se estableciesen unas nuevas plantillas más reducidas que no fueron suficientes, lo que dio paso a un nuevo plan denominado Nueva Organización del Ejército de Tierra (NORTE). Significó una reducción mayor de unidades aunque, respecto a los carros se refiere, fueron dotadas con nuevos modelos casi de última generación. A la segunda modernización de los AMX-30, le siguió la adquisición los M-60 A/3 y el alquiler de los Leopard 2, con el compromiso de la fabricación nacional del Leopard 2E, cuestión que ya se pondría en ejecución en el nuevo milenio.

Todas estas reducciones dejarían, en la denominada Fuerza de Maniobra, una sola división mecanizada con tres brigadas y además una brigada de caballería mientras que quedaban tres brigadas ligeras (con un batallón de carros) y una de caballería con efectivos mínimos para constituir una reserva movilizable. Tras la disolución de estas fuerzas ya en 2003, se abría una nueva etapa en la historia de las fuerzas acorazadas españolas.

PALABRAS CLAVE: Plan META, modernización de AMX-30, tratado FACE, programa TLE, adquisición de M-60, plan NORTE, carros Leopard.

ABSTRACT

From 1982 on, the new political changes resulted in a military reform with the so-called Army Modernization Plan (META). After this reform, the nine territorial brigades were dissolved, while the divisional units, equipped with armoured/mechanized materiel, remained basically unchanged. This new structure was not completed until 1986. Armoured units were progressively older and more worn, and led to the first plan to modernize the AMX-30 tanks.

At the same time, the nations began negotiations that would end up in the «Conventional Armed Forces in Europe Treaty» (FACE), which limited these weapons, particularly regarding tanks. The Spanish armoured stock was reduced to a total of 793 tanks, so the process of destroying the surplus began. This reduction gave rise to the TLE (Transfer of Limited Equipment) program, so that the countries could exchange their surplus materials without increasing the total number agreed. For all these reasons, there were materials in the European depots in acceptable conditions, what made possible to replace the oldest tanks in the Spanish stock.

On the other hand, the diminishing number of cadres and troops, as well as that of the soldiers' serving time, produced a shortage of manpower in the units. This led to the establishment of new smaller "Peace Establishments", that were not adequate, which gave way to a new plan called the New Organization of the Army (NORTE). It meant a greater reduction of units although they were equipped with new models of almost last generation tanks. The second AMX-30 modernization was followed by the acquisition of the M-60 A/3 and the rental of the Leopard 2 tanks, with the commitment to home manufacture the Leopard 2E, something that would already be implemented in the new millennium.

All these reductions left, in the so-called Maneuver Force, a single Mechanized Division with three Brigades and also a Cavalry Brigade, while three light Brigades remained in cadre, in order to constitute a mobilizable reserve. After these forces were dissolved in 2003, a new chapter started in the history of the Spanish armoured forces.

KEY WORDS: META Plan, AMX-30 modernization, FACE treaty, TLE program, acquisition of M-60, NORTH plan, Leopard tanks.

* * * * *

EL PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL EJÉRCITO DE TIERRA

Planteamientos iniciales

Los estudios sobre el denominado Plan META, de Modernización del Ejército de Tierra, fueron iniciados en 1979, en la División de Planes del Estado Mayor del Ejército, con la finalidad de «estructurar y determinar el Ejército adecuado para España de la década de los 90». Estaba formado en su conjunto, por los siguientes 6 subplanes, a saber: ORGA (Estructura Orgánica y Funcional), DEMA (Demarcaciones Territoriales), MATE (Recursos Materiales), HUMA (Recursos Humanos), ORDE (Ordenamiento Jurídico) y APER (Actividades Permanentes). En resumen, lo que se intentaba conseguir era que el Ejército español de los 90, fuera mucho más operativo y eficaz, al tiempo que más reducido en personal; de hecho, la idea consistía en disminuir los efectivos a unos 160.000, frente a los 255.000 existentes a mediados de los 80. Para conseguirlo, según explicó el Ministerio de Defensa en

1983, serían desmanteladas las Brigadas de Defensa Operativa del Territorio DOT, y pondrían en marcha el proyecto de ley sobre el Servicio Militar, que planteaba la reducción del tiempo de estancia en filas de 18 a 12 meses, a la vez que se estudiarían contratos para varios miles de soldados que, tras firmar como voluntarios, podrían permanecer en determinados destinos durante tres o cuatro años, lo que redundaría en una disminución de personal, pero con una mayor profesionalización y especialización de las unidades.

La organización de la estructura orgánica, comenzó en 1982, con la entrada en vigor de las órdenes ministeriales que concretaron las composiciones básicas del Cuartel General del Ejército, de la Fuerza (unidades operativas), y del Apoyo a la Fuerza (Logística). Además, el papel de los capitanes generales fue potenciado como mandos operativos de cada demarcación territorial. En resumen, el Ejército quedaba constituido por tres grandes núcleos de fuerzas:

Los Mandos Operativos (MOR) serían las unidades operativas de cada región, incluyendo la mayoría de sus Grandes Unidades, integradas en sus respectivas regiones militares, junto a su Cuartel General. Como adición, la región Sur incluía la Brigada de Artillería de Costa del Estrecho así como las guarniciones de Ceuta y Melilla. Por otra parte, cada una de la seis Regiones Militares integraba, al menos, un Grupo de Operaciones Especiales, una Unidad Regional de Transmisiones, y varias Compañías de Policía Militar.

Las Unidades de Apoyo a la Fuerza o Reserva General disponían de una componente de alta disponibilidad y nueva creación denominada Fuerza de Acción Rápida o FAR, que tenía un Cuartel General de nivel divisionario y englobaba al Mando de la Legión, con su Cuartel General de tipo brigada y a la única Gran Unidad no dependiente de los MOR, ya descritos, así como la Brigada Paracaidista. Por otra parte, también eran de la Reserva General varios Mandos, creados a partir del nuevo plan, que pertenecían a las Armas de Artillería e Ingenieros, además de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra, de las que dependían ciertas unidades especializadas y únicas.

Y, por último, las Unidades de Apoyo Logístico estaban constituidas por elementos de servicios encargados del apoyo a todas las fuerzas en tres niveles básicos: El Superior, dedicado al apoyo logístico del conjunto del Ejército, organizado a partir de Agrupaciones de Transportes, Abastecimientos, y Sanidad, centralizadas en Madrid e integradas en el MALZIR (Mando de Apoyo Logístico de Zona Interregional); el segundo nivel, correspondía a los tres Mandos de Apoyo Logístico a Zonas Interregionales; y el último nivel estaba formado por las Agrupaciones de Apoyo Logístico (AALOG), la mayoría de las cuales estarían distribuidas una en cada región, para prestar el necesario apoyo próximo a las unidades acantonadas en cada una de ellas, especialmente a las que no dispusieran de medios logísticos propios.

Las Grandes Unidades tipo División/Brigadas Independientes

División Acorazada «Brunete» n.º 1 (El Pardo-Madrid):

Brigada Mecanizada XI (Reconstituida en Badajoz).

Brigada Acorazada XII (El Goloso, Madrid).

División Motorizada «Guzmán el Bueno» n.º 2 (Granada):

Brigada Mecanizada XXI (Nueva creación en Córdoba).

Brigada Motorizada XXII (Cádiz-Sevilla).

Brigada Motorizada XXIII (Nueva creación en Almería).

División Mecanizada «Maestrazgo» n.º 3 (Valencia):

Brigada Mecanizada XXXI (Castellón-Valencia).

Brigada Mecanizada XXXII (Cartagena).

División de Montaña «Urgel» n.º 4 (sin unidades blindadas):

Brigada de Cazadores de Montaña XLI (Gerona-San Clemente de Sasibas).

Brigada de Alta Montaña XLII (Jaca-Huesca).

División de Montaña «Navarra», n.º 5 (Pamplona):

Brigada de Cazadores de Montaña LI (San Sebastián).

Brigada de Motorizada LII (Vitoria).

Por su parte, las Brigadas de Caballería Jarama I y Castillejos II, con sede en Salamanca y Zaragoza, respectivamente, no dependían de ninguna división. En lo referente a la Brigada Aerotransportable (Pontevedra) correspondía al MOR Noroccidental y la Paracaidista estaba integrada en la Reserva General, como parte de la Fuerza de Acción Rápida.

Regimientos y Batallones de las Brigadas

Ante la gran disolución de unidades tipo regimiento, se determinó que los batallones encuadrados en aquellos que siguieron activos se les otorgase nombre institucional, que tras algunos cambios quedaron definitivamente otorgados en la IG 2/91 del Estado Mayor del Ejército.

Brigada de Infantería Mecanizada XI

La nueva Brigada Mecanizada XI se reorganizó en Badajoz con unidades procedentes de Madrid y otras de Badajoz de la antigua Brigada XXI.

Regimiento Saboya n.º 6: Trasladado a Bótoa (Valencia) en 1991 con dos batallones mecanizados.

Regimiento Castilla n.º 16: Con un batallón mecanizado y un batallón de carros.

Grupo Artillería ATP XI: Con el antiguo ATP-XXI que recibe las piezas M-109 A-1 del disuelto en Campamento (Madrid).

Brigada de Infantería Acorazada XII

La Brigada XII no tuvo variaciones y siguió en El Goloso (Madrid).

Regimiento Asturias n.º 31: Con un batallón mecanizado.

Regimiento Alcázar de Toledo n.º 61: Con dos batallones de carros.

Grupo Artillería ATP XII: Con sus 18 piezas M-109 A-1.

Brigada de Infantería Mecanizada XXI (nueva creación en Córdoba)



M-47 E-2 con cañón de 105. Nuevo regimiento Córdoba 10 (BRIMZ-XXI)

La nueva Brigada Mecanizada XXI se creó en Córdoba con unidades procedentes de Córdoba y la reorganización del nuevo regimiento Córdoba 10 anteriormente en Granada. Su batallón de carros dispuso del modelo M-47 E2.

Regimiento La Reina n.º 2: Dotado posteriormente con dos batallones mecanizados.

Regimiento Córdoba 10: Reorganizado en Córdoba, con un batallón mecanizado y un batallón de carros.

Grupo Artillería ATP XXI: Dotado con los autopropulsados M-109 que había en Sevilla en el regimiento n.º 14.

Brigada de Infantería Motorizada XXII (siguió sin variación)

Regimiento Pavía 47: Con dos batallones motorizados.

Regimiento Soria 9: Con un batallón motorizado y otro de carros.

Grupo Artillería XXII: Con piezas remolcadas de 105/26.

Brigada de Infantería Motorizada XXIII

Se constituyó en Almería con los efectivos de la anterior Brigada de Reserva. Estaba organizada en batallones independientes por lo que se tuvieron que reconstituir dos regimientos que habían sido disueltos.

Regimiento Aragón 17: Con dos batallones motorizados.

Regimiento Granada 34: Con un batallón motorizado y otro de carros (este batallón procedía de la anterior Brigada de Reserva).

Grupo Artillería XXIII: Con piezas remolcadas de 105/26.

Brigada de Infantería Mecanizada XXXI

Fue la nueva denominación de la anterior brigada motorizada XXXI continuando de guarnición en Castellón/Valencia.

Regimiento Tetuán 14: Con dos batallones que luego fueron mecanizados.

Regimiento Vizcaya 21: Con un batallón de carros y un batallón mecanizado.

Grupo Artillería ATP XXXI: Con un grupo de 12 piezas ATP M-108.

Brigada de Infantería Mecanizada XXXII

Fue la nueva denominación de la anterior Brigada Motorizada XXXII, continuando de guarnición en Cartagena.

Regimiento Mallorca 13: Con dos batallones que luego fueron mecanizados.

Regimiento España 18: Con un batallón de carros y un batallón mecanizado.

Grupo Artillería ATP XXXII: Inicialmente con piezas remolcadas 105/26 mm.

Brigada de Infantería Motorizada LII

Fue constituida como segunda unidad de la División de Montaña 5.

Regimiento Garellano 45: Con dos batallones motorizados.

Regimiento Mixto Flandes 30 de guarnición en Araca (Álava): Con un batallón motorizado y uno de carros de nueva creación.



Nueva Brigada Motorizada LII. Recibió en Vitoria los M-47 E del Vizcaya 21 de Bétera. Mantuvo unos meses la curiosa numeración OM1, OM2 y OM3 para los carros de la PLM

Brigada de Caballería Jarama I

Regimiento Ligero Santiago 1: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Ligero Almansa 5: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Acorazado Farnesio 12: Con grupo acorazado y grupo mecanizado.

Regimiento Artillería 41: Con un grupo de 18 piezas ATP M-108.

Brigada de Caballería Castillejos II

La nueva Brigada de Caballería se constituyó en Zaragoza con los dos anteriores regimientos de las divisiones de montaña y el regimiento Pavía original de la anterior brigada Jarama. Se concentró en Zaragoza y recibió el regimiento de artillería 20.

Regimiento Ligero Numancia 9: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Ligero España 11; Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Acorazado Pavía 4: Con grupo acorazado y grupo mecanizado.

Regimiento Artillería 20: Con un grupo de 18 piezas ATP M-108.

Unidades divisionarias dotadas de medios acorazados

De la División Acorazada

Regimiento Ligero Villaviciosa 14: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Artillería 11: Con grupo M-107 y grupo M-109 A-1.

Regimiento Ingenieros 1: Con una compañía mecanizada y un carro puente.

De la División Motorizada

Regimiento Ligero Sagunto 7: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Artillería 14: Grupo remolcado de 155 y grupo autopropulsado con las piezas M-109 revisadas tras su paso por el Sáhara. De esta forma causaron baja las viejas piezas M-44, pasando nueve al Regimiento n.º 32 de Melilla.

Regimiento Ingenieros 2: Con un carro puente.

De la División Mecanizada

Regimiento Ligero Lusitania 8: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Ingenieros 3: Con un carro puente.

A todas estas unidades hay que añadir los medios de los batallones de zapadores de las brigadas acorazada y mecanizada, que dispusieron de diverso material de máquinas y que finalmente fueron dotados de las diferentes versiones especiales de distintos carros y blindados de orugas o ruedas, derivados del M-47, M-113 y BMR-600.

Datos a considerar:

1. Las Divisiones de Montaña perdieron su regimiento de caballería, por lo que se quedaron sin medios blindados de ningún tipo. Además, al ser disueltos los Grupos Ligeros DOT, también desaparecieron todos sus elementos blindados (carros M-41 y Panhard AAML H-90 y HE 60), si bien, al aumentarse las plantillas de los regimientos de caballería, con un segundo grupo de tipo mecanizado, las fuerzas quedaron algo más equilibradas, aunque de inferior entidad que el nivel aproximado existente antes del plan META.
2. La DAC 1 fue desplegada con una brigada en Madrid y la otra en Badajoz, de manera que la Brigada Mecanizada XI de Madrid fue realmente disuelta y sus restos fueron enviados a reforzar la nueva Brigada Mecanizada XI, que fue constituida en Badajoz con unidades de las antiguas brigadas XI y XXI.



Pieza M-44 del RACA 32 de Melilla en 1985 (colección coronel Carlos Azcárraga)

3. A partir de 1985, las plantillas de las compañías/escuadrones de carros, fueron reducidas de 17 a 16 carros para finalizar poco después con 13 vehículos, tres secciones de 4 carros, más uno de mando. Los batallones de carros de la brigada acorazada quedaron reducidos a 41 carros (3x13 + 2 de mando), mientras que los de las brigadas mecanizadas y motorizadas fueron reorganizados con cuatro compañías, sumando un total de 54 carros (4x13 + 2 de mando)².
4. Como es habitual, las plantillas de las unidades fueron adaptándose paulatinamente, tras la aprobación del Plan META, lo que supuso la desaparición de algunas unidades, la adaptación del personal y, por supuesto, el trasvase de materiales de unas unidades a otras, manteniendo, cuando era posible, los tipos de materiales dentro de una misma unidad. Por ejemplo, los AMX-30 del disuelto Regimiento Wad-Ras (desde 1974 oficialmente denominado Uad Ras) fueron entregados al Vizcaya 21, para que toda la División Maestrazgo, excepto el Regimiento de Caballería Lusitania, dispusieran del mismo carro. Pero, también se produjeron algunos errores dignos de mención y totalmente incomprensibles. El más destacado, sin lugar a dudas, fue la entrega al Regimiento de Caballería Numancia 9, perteneciente a la Brigada de Caballería II, 31 carros ligeros M-41, en octubre/noviembre de 1987, para retirárselos tan solo unos meses más tarde³.

² Aunque no tengo los datos exactos, estoy seguro de que, con anterioridad al plan META, los BICC disponían de 57 carros, cifra en la que estaban incluidos los 51 vehículos de las compañías, más los 2 de mando, más los de la Sección de Reconocimiento o SERECO. No puedo precisar más, pero no me cabe duda de que eran 57 carros en total. De todas formas, es indudable que adquirimos más carros pues, de hecho, la Infantería de Marina llegó a contar con una compañía de 17 que fueron transformados a la versión A3 (nuevo motor, pero manteniendo el cañón de 90 mm). Además, el museo de El Goloso (MUMA) dispone de un ejemplar sin modernizar y, al parecer, el PCMASACOM también dispuso, al menos, de otro ejemplar que fue destruido. Por último, algunas fuentes afirman que, ciertos centros, llegaron a contar con otros vehículos similares, que también debieron ser desguazados.

³ Aquellos carros los vi personalmente en julio de 1986 (incluyo una foto de la ocasión), mientras entregaba los M-41 del GLDOT IV de Gerona, en el PCMASA n.º 2 de Segovia. Como la mayoría estaban recién pintados y con muy buen aspecto (que no pasaba de ahí) pregunté por ellos y la respuesta fue que se habían preparado para el recreado Grupo de Caballería Reyes Católicos de la Legión. Sin embargo, al poner el grupo muchos problemas para hacerse cargo de los vehículos, «alguien» tomó la decisión de entregárselos al Grupo DOT de Inca que, en aquel momento, no se pensaba disolver. Sin embargo, como finalmente también desapareció, «otro alguien» decidió que se les entregaran al Numancia, que ya los había utilizado como RCLAC de una División de Montaña, cuando estaba en Barcelona. Obviamente, tras los gastos correspondientes (reparaciones y puesta al día, pintura, transporte, alquiler de grúas, etc.) y unos cuantos meses de escasa utilización (hasta marzo/abril de 1988), fueron dados de baja definitivamente y, algunos de ellos, todavía siguen adornando la Base de la antigua Brigada de Caballería. En realidad, solo habían sido revisados a fondo los 17 vehículos del Escuadrón de Carros, mientras que el resto, los del Grupo Ligero (3x6), estaban en una situación lamentable, por lo que prácticamente no se utilizaron.



Los carros AMX-30 del Regimiento Wad-Ras fueron enviados al regimiento Vizcaya 21

5. La llegada de nuevos blindados de la familia M-113, que llegó a alcanzar la cifra inicial de 1.100⁴ ejemplares entre todas sus versiones, permitió que todos los Regimientos Mecanizados y Mixtos recibieran los conocidos como Transportes Orugas Acorazados TOA,s, al tiempo que fueron completados también los Regimientos de Caballería. Según el coronel Martínez de Merlo, entre los vehículos recibidos y los modernizados en España, la familia M-113 incluyó, aproximadamente, ejemplares de Transportes de Personal (588), Porta-morteros de 120 mm (92), Porta-morteros M-125 de 81 mm (70), M-577 de Puesto de Mando (110), M-548 de Carga y/o Municionamiento (134), Taller (4), Recuperación (12), Ambulancia (12), Siembraminas (18), Combate de Zapadores (31), y Transmisiones (19). Para el futuro, no estaría de más que una parte de los vehículos fueran modernizados para mantenerlos en servicio algún tiempo más, aunque para la realización de funciones secundarias, dado que dudo mucho que los presupuestos disponibles permitan fabricar otros vehículos nuevos, bien derivados del VCI Pizarro o del nuevo VCR Dragón 8x8.
6. La fabricación del nuevo Blindado Medio de Ruedas español BMR-600 6x6 (unas 680 unidades), en los años 80, también en numerosas versiones, permitió cubrir las necesidades de los regimientos con dos batallones mecanizados, así como algunas unidades de Ceuta, Melilla y Canarias. Las brigadas fueron articuladas, de forma generalizada, con dos regimientos a dos batallones, con números correlativos del I al IV. Además, las BRIMZ pasaron a tener sus tres batallones mecanizados, uno con M-113 (el que compartía el regimiento dotado con carros) y dos con BMR-600. Además, una buena parte de los batallones motorizados también fueron dotados de BMR, por lo que, en realidad, todos pasaron a ser mecanizados, bien sobre ruedas o sobre cadenas. Por otra parte, la familia BMR también llegó a contar con una gran cantidad de versiones, muy similares a las citadas para el M-113 que, por ahora, hasta que no estén disponibles las derivadas del VCR 8x8, tendrán que mantenerse en servicio. Además, una parte determinada de esos vehículos, al igual que los M-113, podría ser conveniente actualizarlos para alargar su vida operativa, aunque también podría ser aconsejable que se adquieran o sustituyan por más vehículos MRAP, bien RG-31 como los ya existentes, o por otros modelos que, incluso es posible que sean más baratos que la modernización de los propios BMR-600. En fin, es un tema que habría que estudiar a fondo.
7. En lo referente a la Caballería, como suele ser habitual en todas las reorganizaciones, al ser el Arma más pequeña es, inexorablemente, la más afectada por los cambios. Así, la disolución de los 10 Grupos DOT (incluido el

⁴ Con la aplicación del Tratado FACE, de reducción de armas convencionales en Europa, la cantidad de M-113 pasó la cifra de los 1.300 vehículos.

de Inca) debería compensarse con la organización de un grupo mecanizado en los regimientos ligeros (un escuadrón de carros y uno mecanizado) y, con dos grupos acorazados, (con dos escuadrones de carros y uno mecanizado) en los regimientos acorazados, si bien, dada la falta de medios, el segundo grupo quedó como el de los regimientos ligeros. En resumen, se perdieron 20 escuadrones (10 ligeros acorazados y 10 de carros) y se ganaron 12 (6 de carros y 6 mecanizados).

En cuanto a los regimientos de Ceuta y Melilla, tras haber recibido VEC con la torre T-20, mantuvieron su orgánica especial con un escuadrón ligero, uno de carros y uno mecanizado. Poco, después, perdieron los VEC y quedaron constituidos por dos escuadrones de carros y uno mecanizado. Posteriormente, fueron reducidos una vez más hasta la situación actual, en la que el nombre de regimiento es lo poco que les queda de su entidad. Por último, en 1985, la caballería comenzó a recibir los VEC, a razón de 16 ejemplares por escuadrón ligero, aunque durante tres o cuatro años más, permanecieron sin torre, es decir, sin ninguna efectividad, salvo las 32 torres iniciales T-20 utilizadas por los regimientos Montesa y Alcántara. Estos vehículos volvieron a la península. A partir de 1986, conforme fueron dados de baja los AAML H-90 de los Grupos DOT, sus 100 torres H-90 fueron instaladas en los VEC del Regimiento Sagunto 7 y Grupo Reyes Católicos, que incluía varios con torre de 20. Este grupo fue inexplicablemente disuelto en 1988, por lo que cuando poco después comenzaron las misiones internacionales, con la Legión formando sus primeras agrupaciones, resultó que la Legión no tenía caballería y hubo de venir de otras unidades.



VEC del Regimiento Sagunto. Sobre 1988 recibieron la torre de las antiguas AAML H-90 (foto Veteranos del Sagunto)

8. En 1983, se recibió el último de los Grupos ATP de obuses M-109 A1B. Tras una pequeña estancia en el Regimiento de Artillería n.º 14 de Sevilla, fueron entregados al nuevo Grupo ATP XXXII, que estaba creándose en Murcia. Estas piezas, junto a las antiguas, fueron transformadas posteriormente a la versión M-109 A5E, con tubo de 155/39 mm⁵, alcanzaron la cifra de 94 ejemplares, que fueron durante muchos años las piezas ATP básicas del Ejército español, junto a los cañones-obuses M-110 A2, de 203 mm.

En cuanto al M-108, del que llegamos a disponer de 48 ejemplares, debemos decir que era una pieza similar al M-109 pero con un obús de 105 mm, por lo que su alcance máximo se redujo a unos 11.500 metros. A mediados de los 90, cuando fueron recibidos los M-110/A2, por aplicación del Tratado FACE, fueron dados de baja definitivamente.

En 1984, fue iniciado el programa para adquirir un sistema de defensa antiaérea móvil, decidiéndose finalmente la adquisición de 18 sistemas Roland franceses, sobre chasis AMX-30. En principio fueron asignados al Regimiento de Artillería n.º 74, aunque en 1988 pasaron a integrarse en el Grupo III del RAAA n.º 71, de Madrid, terminando finalmente en el RAAA n.º 81 de Marines (Valencia), donde permanecieron hasta que dejaron de ser operativos en 2015, tras adquirirse los sistemas Patriot. Sin embargo, con la baja definitiva de los AMX-30EM2, en 2004, el mantenimiento de estas piezas terminó siendo un serio problema.

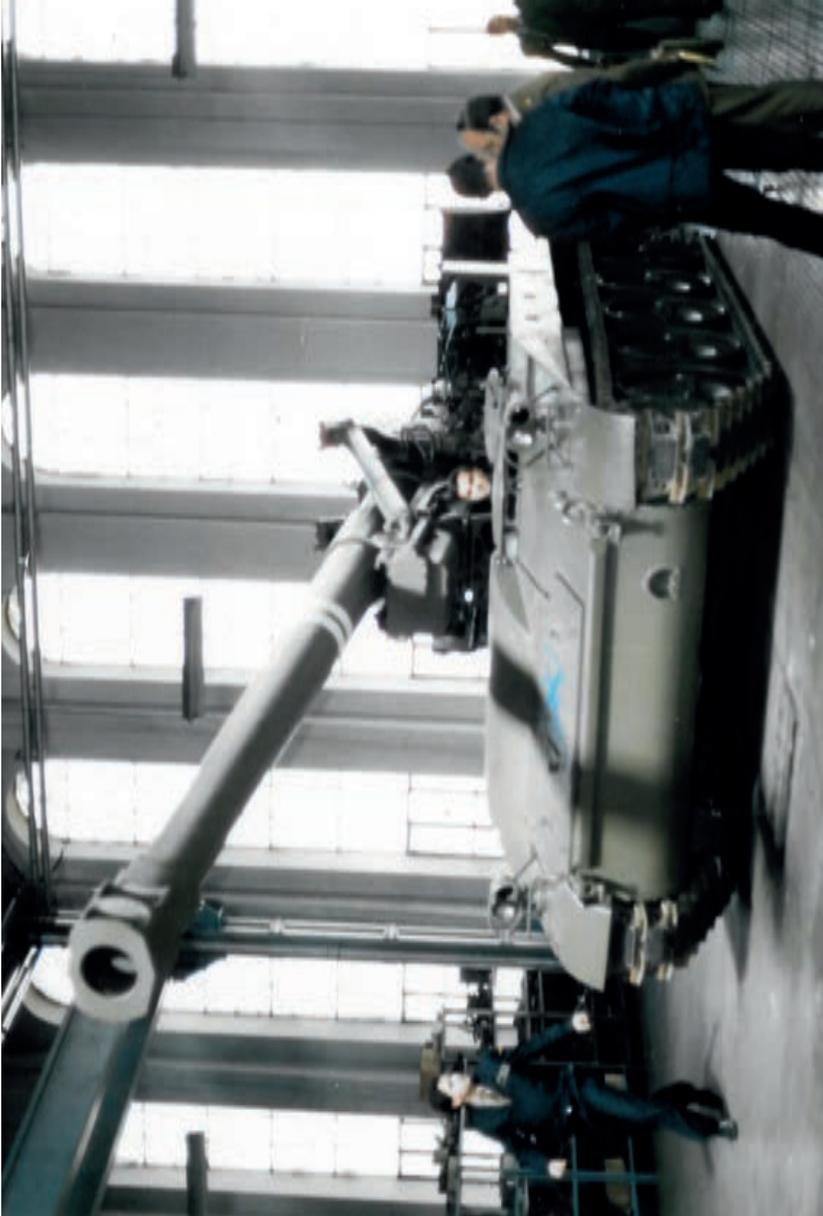
El 20 de septiembre de 1988 comienza la transformación en el Centro de Mantenimiento de Sistemas Acorazados n.º 2 (Segovia) de las doce Piezas ATP 175 M-107. Las primeras piezas transformadas se reciben en el RACA 11 el 19 de diciembre de 1988 y se realizan las primeras pruebas de fuego del 22 al 26 de mayo de 1989 en el Campo de Tiro del Teleno (Astorga-León). En 1993 llegaron 24 nuevas piezas de Alemania por el tratado TLE, pasando el grupo primitivo al Regimiento 63 del Mando de Artillería de Campaña, quedando las nuevas piezas formando dos grupos en el Regimiento 11 de la División Acorazada, por lo que se dispuso de tres grupos de doce piezas⁶. Las plantillas asignaban a cada regimiento dos grupos de dos baterías de ocho piezas, lo cual ha llevado a cierta confusión en cuanto al número de piezas recibidas. Todas ellas fueron dadas de baja en los primeros años del nuevo milenio.

⁵ Las primeras piezas eran de los modelos M-109 de 155/23 mm y M-109A1 de 155/32 mm de calibre.

⁶ Parte de estas piezas (12) fueron realizadas en el PCMASA n.º 2 de Segovia, a partir de otras tantas M-107 de 175 mm, usadas desde hacía años en nuestro Ejército. El resto, las recibimos por aplicación del Tratado FACE.



Autopropulsado M-108. En 1985 dos grupos de 18 piezas en Brigadas de Caballería y un grupo de 12 piezas en la Brigada Mecanizada XXXI (Colección BRC-II)



Las primeras piezas transformadas en el modelo M-110 del 203 en la Base de Segovia

A partir de 1989 comenzó la distribución de los primeros carros transformados AMX.30 ER-1, a los que se les sustituyó la caja de cambios por una transmisión Allison. Los 25 primeros (procedentes de plantillas sobrantes), se entregaron a algunas unidades que no estaban completas, conviviendo ambos modelos cuya diferencia externa era prácticamente nula. Los siguientes fueron los del batallón de carros del regimiento Vizcaya 21. La transformación afectó a 60 carros según unas fuentes y a 70 según otras. Lamentablemente en los días actuales, la información al respecto de esta transformación no consta en los archivos del Parque y Centro de Mantenimiento n.º 1.

Según los estudios del Coronel Martínez de Merlo, la distribución de los carros M-47E, M-48A5E y AMX-30 hacia 1985/90, era la siguiente:

		M-47E1	M-48A5E	AMX-30
DAC	Rg. Inf. Alcázar de Toledo 61			81
	Reg. Inf. Castilla 16			54
	Rg. Cab. Villaviciosa 14			33
DIMIT	Rg. Inf. Soria 9		50 (*)	
	Rg. Inf. Córdoba 10	46 (**)		
	Rg. Inf. Granada 34		50 (*)	
	Rg. Cab. Sagunto 7	32		
DIMZ	Rg. Inf. Vizcaya 21			54
	Rg. Inf. España 18			54
	Rg. Cab. Lusitania 8	32		
BRC I	Rg. Cab. Santiago 1	30		
	Rg. Cab. Almansa 5	30		
	Rg. Cab. Farnesio 12	42		
BRC II	Rg. Cab. España 11	30		
	Rg. Cab. Numancia 9	28		
	Rg. Cab. Pavía 4	42		

		M-47E1	M-48A5E	AMX-30
DM 6	Rg. Inf. Flandes 30	53		
Ceuta	Rg. Cab. Montesa 3		27 (***)	
Melilla	Rg. Cab. Alcántara 10		27 (***)	
Enseñanza	Academia Infantería	5	5	5
	Academia de Caballería	5	5	5
	Escuela Automovilismo y parques			13
TOTAL		375	164	299

Aclaraciones:

(*) Cuando hicimos en la factoría Chrysler (después TALBOT y, más tarde, Peugeot), las entregas de los vehículos originales⁷ en fábrica (1979/80), las pruebas de recepción y el transporte de los ejemplares modernizados (a Ceuta en mi caso), los dos Regimientos de Infantería Soria 9 y Granada 34 recibieron 57 vehículos (tal vez estaban incluidos los de la SERECO y alguno de mando 3x17 + 2 de mando + 4 de la SERECO). De hecho, cuadraba la cifra total de 164 ejemplares. Los carros procedentes de Estados Unidos fueron 114 (48 M-48 y 66 A/1). De los M-48 iniciales hubo cuatro que no se transformaron por causas diversas. Hoy hay uno en el Museo de medios acorazados del Goloso. A estos 110 carros hay que añadir los 54 M-48 A/2C que llegaron en 1980 procedentes de Alemania y que tras pasar por la Talbot para transformación a la versión A/5, fueron entregados a la todavía Brigada de Reserva en 1883, que fue transformada en la Brigada XXIII. También la Infantería de Marina había recibido una compañía.

(**) Estos 46 vehículos fueron los únicos actualizados a la versión M-47E2, con cañón Rheinmetall RH-105/30 de 105 mm y dirección de tiro con visión nocturna pasiva. Al menos un ejemplar se conserva en la base de Cerro Muriano (Córdoba).

(***) En cuanto a los Regimientos de Caballería de Ceuta y Melilla, inicialmente solo tuvieron 25 (17 del ECC, 2 de mando del Regimiento y 6 del ELAC). De hecho, cuando se modificaron las plantillas, les faltaba un vehículo para completar los dos escuadrones de carros. Este vehículo más uno de mando de regimiento fueron recibidos tal y como consta en un estadillo de la Inspección de Caballería. Aunque las Academias no recibieron originalmente ningún M-48A5E, posteriormente dispusieron de una sección en cada una de ellas.

⁷ Había ejemplares de M-48 y de M-48A1, que se diferenciaban en que el A1 tenía una cúpula para la ametralladora de torre (parecida a la del M-60 pero mucho más difícil de manejar) y en que los ganchos de remolque delanteros estaban situados más altos que en el modelo básico, justo en el ángulo del blindaje de la proa (aunque no en todos los ejemplares). Este detalle, que es una tontería, para los que no poseemos una gran altura, suponía un serio problema para subir al carro. No olvidemos que en aquella época estaba totalmente prohibido subirse al vehículo por los costados, ya que no existían faldones, ni ningún agarre a mano. En algunos carros de Melilla, creo recordar que pusieron estribos de caballo. Sin lugar a dudas, una sabia decisión. Por cierto, por puro azar, también detectamos en el RCAC Montesa 3 de Ceuta, si no me equivoco, que había tres ejemplares con una torre más blanda de lo normal. Tras indagar en distintas fuentes, llegamos a la conclusión de que eran vehículos de instrucción con torre de acero dulce.

*PLAN NORTE**Antecedentes*

La nueva situación social en España, en la cual la duración del Servicio Militar pasó a ser un elemento más en la confrontación política en los períodos electorales y el convencimiento cada vez mayor de contar con personal profesional, hizo que las plantillas del plan anterior tuvieran muchas dificultades en cubrirse por lo que se intentó no modificar el Plan Meta, ajustando las plantillas de las unidades puesto por puesto, tratando de disminuir al menos 200 soldados por batallón. A este proceso se le denominó «Plantillas Reto».

Pero ni con la reducción de plantilla se alcanzaba a cubrir el ejército español, por lo que en 1994, entró en vigor el denominado Plan NORTE (Nueva Organización del Ejército de Tierra), cuyos objetivos eran similares a los del Plan META, pero con el añadido de que, según lo establecido en el Plan RETO de carácter intermedio, también debería alcanzarse una mayor profesionalización. Como consecuencia de la nueva situación internacional y la participación del Ejército español en Misiones Internacionales de Paz, bajo los auspicios de la ONU y de la Unión Europea, el Plan NORTE mantenía una clara preferencia por las unidades de las denominadas de acción rápida, que deberían ser enteramente profesionales⁸.

Según lo incluido en el Plan NORTE, que estuvo vigente entre 1994 y prácticamente el 2002, destacaba la necesidad de contar con una sola división, por lo que se disolvían todas las demás. En cuanto a brigadas los estudios iniciales disponían un número de doce o catorce, contemplando un máximo de 15, incluidas las fuerzas situadas fuera de la península. En resumen, la puesta en marcha del plan suponía una gran reducción, pues debemos tener en cuenta que casi la mitad de las brigadas, deberían contar con unos efectivos equivalentes a la cuarta parte de los existentes en aquel momento. Además, también debería desaparecer la estructura regional de mando e, incluso, las regiones militares. Se establecían los grandes grupos que encuadrarían las grandes unidades de la fuerza:

Fuerza de Maniobra
Fuerzas Movilizables
Fuerzas de Defensa de Area
Fuerzas para la Acción Conjunta.

⁸ En aquel momento se hablaba de un Ejército de tipo mixto, hasta el 31 de diciembre de 2002 en que se pondría fin al Servicio Militar Obligatorio. Sin embargo, por motivos políticos, la fecha fue adelantada por el Presidente Aznar a 2001, tras el Real Decreto de 9 de marzo.

Dentro de la Fuerza de Maniobra, aparte de su núcleo de tropas, había dos grandes grupos: la Fuerza de Acción Rápida y la División Mecanizada, así como las brigadas independientes de montaña y de caballería. Uno de los motivos de disponer de varias brigadas movilizables dotadas de baja cobertura de tropa, fue el de mantener gran parte de los puestos de los cuadros de mando en las regiones que habían sufrido grandes reducciones.

Las nuevas Grandes Unidades

Las Grandes Unidades fueron divididas en tres núcleos, de acuerdo a su dotación, disponibilidad y profesionalización, que eran los siguientes:

La Fuerza de Acción Rápida, que aunque no estaba considerada una Gran Unidad, estaba constituida por un regimiento de caballería y tres brigadas: la ligera Paracaidista, la ligera Aerotransportable y la ligera de la Legión. Ante el incremento de las nuevas misiones en el exterior, se determinó que las banderas del 3º Tercio fueran dotadas de vehículos BMR, constituyendo lo que se denominó «Banderas Protegidas», extraño artificio utilizado por el Estado Mayor del Ejército para no denominarlas mecanizadas y de esta manera seguir considerada la brigada como «ligera». La diferencia con las banderas mecanizadas de Ceuta y Melilla era tan sutil que era inapreciable. Será la encargada de intervenir en conflictos internacionales como fuerza de paz o participando en crisis de todo tipo. Esta unidad fue creada, en la base de Viator (Almería) a partir de los medios heredados de la Brigada XXIII, el Mando de la Legión y los Tercios 3º «D. Juan de Austria» (procedente de Fuerteventura) y «Alejandro Farnesio» 4º de la Legión (reconstituido unos años antes en Ronda).

La División Mecanizada «Brunete», única división que no fue disuelta y heredera de la División Acorazada. Quedaba formada por: Cuartel General (Burgos), Núcleo de Tropas Divisionario (Burgos), BRIMZ X (Cerro Muriano-Córdoba), BRIMZ XI (Botoa-Badajoz), y BRIAC XII (El Goloso-Madrid). La Fuerza de Maniobra también incluía la Brigada de Caballería «Castillejos» II (Zaragoza), y la Brigada de Montaña Aragón I.

Las Fuerzas Movilizables de Defensa, que tras varios estudios quedaron formadas por tres brigadas de infantería: Brigada de Infantería Ligera «Maestrazgo» III; Brigada de Infantería Ligera «Urgel» IV y Brigada de Infantería Ligera «San Marcial» V; así como la, Brigada de Caballería «Jarama» I. Estas fuerzas tenían una cobertura entre el 20 y 30% de sus efectivos en tiempos de paz, debiendo ser completadas, llegado el caso, con reservas (unos 60.000). Las de infantería disponían de tres batallones ligeros

(en distinto grado de cobertura) y un batallón de carros con cobertura para alguna compañía quedando el resto de carros en situación de almacenaje de larga duración. La de caballería disponía de un regimiento activo y dos «desmovilizados» con sus carros en igual situación.

Las fuerzas de Defensa de Área estaban formadas por las unidades de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

Las Fuerzas específicas de la Acción Conjunta estaban formadas por los Mandos de Artillería Antiaérea, de Costa del Estrecho y de Transmisiones.

Los Medios Acorazados

Dispuestas las nuevas 100 torres H-90, la Inspección de Caballería con fecha de enero de 1989, preparó una distribución de medios mientras se decidía la torre final, que definitivamente fue la T-25. Se tenía previsto que recibieran la torre H-90 prácticamente todos los regimientos, mientras que las T-20 se entregarían a Numancia y España en Zaragoza para facilitar el mantenimiento. Sin embargo, la División de Operaciones del Estado Mayor del Ejército preparaba otra distribución. Las 32 torres T-20 se agruparían en el regimiento Santiago de Valladolid y las H-90 se concentrarían en los regimientos Sagunto y Villaviciosa, quedando las T-25 para Lusitania, Numancia, España, y Almansa, todos con 48 vehículos. El regimiento Santiago también recibiría 16 de este modelo para completar la plantilla, mientras que la Academia quedaba con 4 H-90 y sería apoyada por Santiago para la enseñanza de las otras dos torres.

Con la implantación del plan Norte la correspondiente disolución de unidades hizo cambiar la anterior distribución. En 1993 Villaviciosa 14 intercambió sus torres H-90 con las nuevas que disponía Almansa, dado que este último sería convertido en un núcleo de control de material

De esta forma para 1996 todas las viejas torres se fueron dando de baja y los todos los regimientos de caballería activos (menos Ceuta y Melilla) contaron con la nueva torre TC-25, Estos vehículos ganaron merecida fama en las unidades expedicionarias a distintas misiones en el exterior, por ser el arma de mayor potencia de las agrupaciones.

Centrándonos en los carros, que son el foco principal de este trabajo⁹, al tiempo que ya hemos citado los datos más importantes de los blindados de cadenas M-113 y de ruedas BMR-600, seguidamente veremos algo de

⁹ Aunque no es un dato muy conocido, debemos decir que la Compañía de Carros de Asalto de Infantería Renault tuvo, desde el comienzo, un vehículo especial para mando, sin armamento pero con radioteléfono, que era denominado TSF, de Telefonía Sin Hilo en francés.



Vehículo Exploración Caballería, con cañón de 25, en misión internacional (página del Regimiento Farnesio)

historia y de las características de los principales carros que estuvieron en servicio, durante los años que abarcan este trabajo, es decir, desde 1985 hasta el nacimiento del siglo XXI.

Tal como dice el coronel Martínez de Merlo, la situación de los carros en el Ejército español, en 1990, era totalmente caótica. La primera guerra del Golfo había puesto de manifiesto la realidad de que, en la práctica, no servían para nada; no podrían ni siquiera integrarse en una unidad multinacional en una operación ni de media ni de alta intensidad. No olvidemos que estamos hablando del M-41, M-47, M-48, y AMX-30, que finalmente fueron reforzados en cierta medida con los M-60 y Leopard 2A4, este último tras aprobarse el programa «Coraza 2000», en 1998. Incluso a Francia le costó mucho trabajo situar a sus carros más modernos en el desierto, pero consiguió participar en la maniobra general con su acción «independiente denominada Daguét», y la correspondiente foto en prensa de sus carros, sus banderas y sus quepis.

Los 180 M-41 fueron dados de baja en 1986 con la entrada en vigor del Plan META con la excepción, ya comentada, del escuadrón del Regimiento Numancia 9 que estuvo «más o menos operativo» unos cuantos meses entre 1987 y 1988. Los M-41 españoles fueron de los modelos «normal», A1 y A3¹⁰. De ellos habían llegado unos 70 antes de 1970 y los 103 procedentes de la compra en 1970 en los depósitos alemanes, ya desvinculados del ejército federal (conocidos como procedentes de un chatarrero alemán), por lo que su estado era bastante deficiente. Finalmente llegaron otros 17 de muy aceptable calidad del modelo A-3 de inyección de gasolina, sumando un total de unos 190, pues algunos fueron baja por incendio o por inutilidad. Es de destacar el hecho de que, antes de dar de baja definitiva los M-41, fueron probados varios carros ligeros con diferentes modificaciones, destacando los de las empresas Talbot, General Motors, CAF y Cockerill, todos ellos con motorizaciones diésel. Además, el de la zaragozana CAF (Construcción y Auxiliar de Ferrocarriles) montó un cañón israelí «HVMS» de 60 mm de alta velocidad, y el de la belga Cockerill estaba armado con un cañón de 90 mm. Además, Talbot construyó un cazacarros denominado M-41E TUA Cazador que montaba una torre TUA (Tow Under Armor), ofreciendo asimismo varias alternativas con torres tanto para misiles «TOW» como «HOT». Finalmente, no fue aceptada ninguna de las ofertas, si bien el prototipo del Cazador se conserva en la Academia de Infantería de Toledo.

¹⁰ Las principales diferencias entre el M-41 y el M-41 A/1 eran internas salvo algún detalle exterior. Los carros «alemanes» venían con luces intermitentes sobre las aletas y en su mayoría con cuatro lanzafumígenos en cada costado de la torre, instalados por el ejército alemán. Por su parte los A/3 disponían de un motor de inyección de gasolina y venían provistos de cascos de interfonía.

Los 390 M-47 se habían recibido de ayuda americana y, si bien, en los años 70 fueron actualizados en la Talbot a las versiones E1 y E2, en realidad solo montaban un nuevo motor diésel y, en el caso del E2 (46 ejemplares), un cañón alemán de baja presión RH-105/30, y una dirección de tiro con visión nocturna pasiva IL Por supuesto, no aguantaban una mínima comparación con los carros más modernos de la época como el Abrams, Leclerc, Leopard 2, Challenger, etc.



Prototipo M-41 E TUA

Empleando chasis de M-47 modificados, Talbot y Gamesa construyeron diversos prototipos de carros lanzapuentes (uno con puente de tijera y otro deslizante), de zapadores (inicialmente se denominaron de ingenieros) y de recuperación. Sin embargo, la recepción de los M-60 aconsejó realizar los carros de zapadores y lanzapuentes sobre barcazas de estos últimos, como ya veremos. En consecuencia, sólo salieron de las cadenas de montaje algo más de 20 carros de recuperación M-47ER2 (Talbot) y M-47ER3 (Gamesa), muchos de los cuales aún permanecen en servicio a falta de otro modelo más adecuado. En realidad, estos vehículos demostraron ser incapaces de remolcar a los Leopard por lo que, durante años, sólo han servido para realizar funciones secundarias en las unidades, aunque también es cierto que han desarrollado una buena labor en los batallones y regimientos que han dispuesto de vehículos menos pesados¹¹.

Los 114 M-48 y M-48A/1 fueron adquiridos directamente en EEUU, para evitar las restricciones que tenía el material de ayuda americana para su uso en conflictos armados (hubo problemas con EEUU para usar dicho

¹¹ Durante una visita a una unidad dotada de carros Leopard y dos vehículos de recuperación, un Búfalo (chasis Leopardo) y un M-47 E2R me extrañó que estuvieran usando el segundo y, en consecuencia, le pregunté al especialista que estaba al mando y la respuesta me dejó perplejo. Según me dijo, los Búfalos tenían una operatividad mucho menor porque, al ser de tecnología digital, las averías, debidas principalmente a alguna tarjeta electrónica, solo podía arreglarse si se cambiaba la referida tarjeta y, como casi nunca había repuestos, no quedaba más remedio que esperar a que llegaran, lo que podía alargarse bastante. Sin embargo, el M-47 era casi todo mecánico, de manera que las averías podían repararse sobre la marcha. Es decir, el sistema adolecía de uno de los males persistentes en los medios acorazados españoles: La falta de repuestos.



Prototipo de carro puente «tijera» con chasis de M-47 E

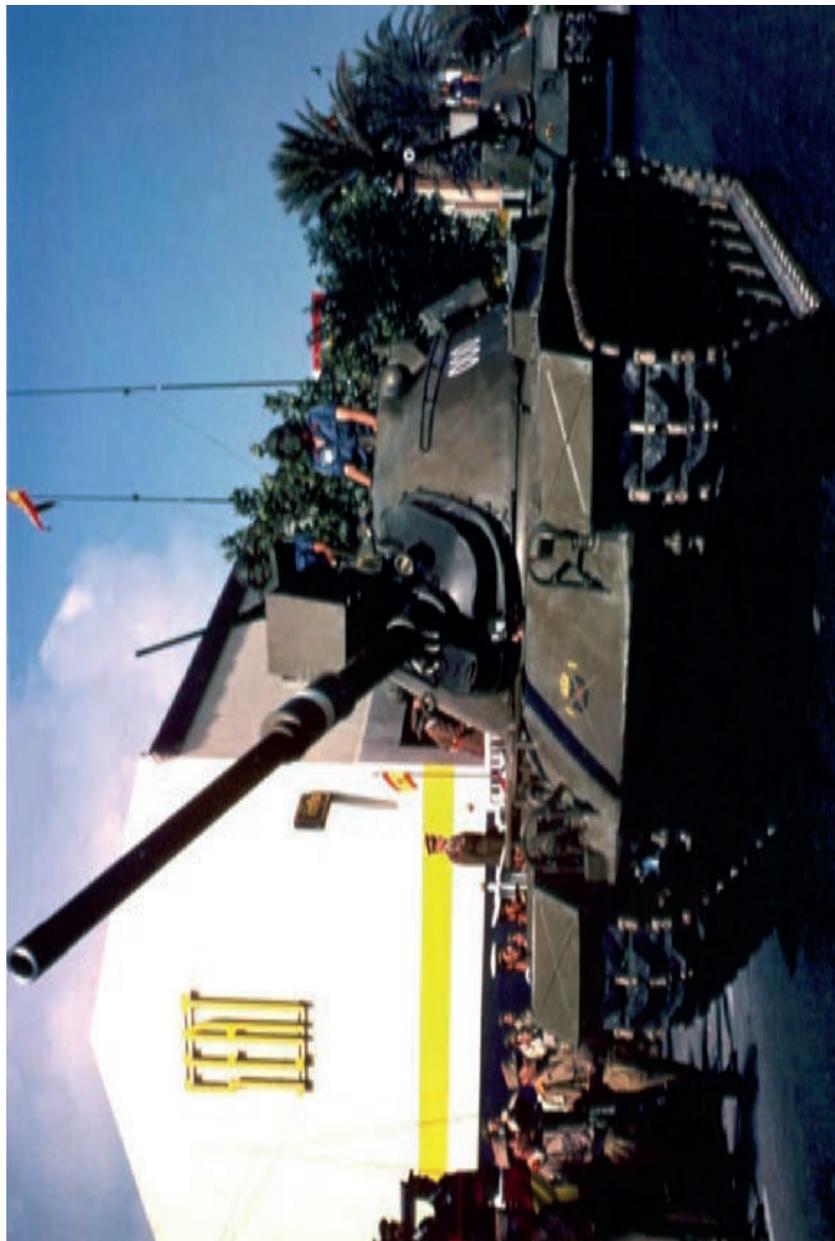
material, sin su aprobación, durante los conflictos de Ifni-Shara)¹². Posteriormente se recibieron 54 A/2 procedentes del ejército alemán que fueron transformados a su llegada a la versión A/5. Como he visto de forma repetida, el uso de la denominación de los M-48 modernizados como M-48A/5E1 y E2, me parece oportuno aclarar que, si bien las terminaciones E1 y E2 fueron utilizadas para los M-47, se trataba de dos modelos diferenciados, mientras que los M-48 fueron todos iguales, denominándose inicialmente M-48A/5E y posteriormente M-48A/5E1, tras la actualización realizada a partir de 1983, en la que les instalaron una dirección de tiro digital Hughes Mk VII, con visión nocturna pasiva IL¹³. En resumen, los M-48 fueron los carros más operativos del ET español durante una década, cuando comenzaron a recibirse los M-60.

Como dato anecdótico, los cañones M-68 instalados en los M-48, eran de una versión americana del L7 británico¹⁴ y procedían de Israel, país con el que no teníamos relaciones diplomáticas en aquellos años. En consecuencia, el Ministerio de Defensa los adquirió como material agrícola, pero sin conocimiento del Ministerio de Asuntos Exteriores. Tal como me comentó el personal de la Guardia Civil destinado en el destacamento de la factoría Talbot, cuando sus compañeros del puerto de Barcelona destaparon las cajas, tras llegar a la conclusión de que aquellas piezas eran más parecidas a cañones que a repuestos de tractor, lo pusieron en conocimiento de

¹² Por ese mismo motivo, los Regimientos de Caballería de Ceuta y Melilla (Montesa 3 y Alcántara 10), así como los de Infantería de Sevilla y Almería (Soria 9 y Granada 34), aunque inicialmente tenían previsto recibir los M-47E1, finalmente fueron dotados con los M-48, aunque ello supuso un retraso de más de un año en la entrega. De hecho, los primeros 5 carros modernizados M-48A5E llegaron a Ceuta el 5 de agosto de 1979, y los 5 de Melilla, el día siguiente, completándose así la entrega de los 10 primeros M-48 modernizados. Como dato curioso, el teniente del RCAC Montesa 3 encargado de la expedición se llamaba Ruiz de Toledo, nombre que coincidía con el del capitán que realizó los estudios preliminares para el desarrollo del primer carro español de la historia, el Trubia.

¹³ Inicialmente disponían de visión nocturna de IR activo, con un gran proyector de luz blanca/IR situado sobre el escudo del cañón y el correspondiente visor. Tras la modernización, en los primeros carros, el sistema antiguo se les quitó, aunque en algunos vehículos los proyectores fueron instalados en la cesta trasera de la torre. Otro suceso de poca importancia, aunque curioso, fue que, al aparcar los cinco carros recién llegados de la Talbot, en la parte exterior de una pared, con la torre a las 6, el mando que dirigía el aparcamiento, acostumbrado a que los cañones de 90 mm sobresalían muy poco de las barcasas, terminó por perforar la pared con uno de los cañones, que no sufrió ningún daño, aunque se rompió el soporte de transporte del arma, que era de calamina. Por cierto, esa pieza fue una de las que sufrió más daños, ya que era excesivamente blanda. De hecho, algún tiempo después, recuerdo que en un carro, durante un movimiento por carretera, se rompió al girar el vehículo en una curva, sin llevar la trinca de la torre colocada para transporte.

¹⁴ Culpable de que se comprara el AMX-30 en lugar del Leopard 1, que era el deseado por el Ejército.



M-48A/5E Regimiento Montesa. Visita del Ministro Alberto Oliart a Ceuta

sus superiores, lo que trajo consigo un conflicto importante. Finalmente, los intereses nacionales se impusieron sobre todo lo demás y fue autorizada la compra de los cañones. En fin, cosas de la política.

La adquisición de los AMX-30 y sus transformaciones

Las deficientes condiciones de los carros así como la necesidad de poderlos utilizar sin restricciones ni autorizaciones norteamericanas, aceleró la decisión de adquirir un nuevo modelo, que ya venía estudiándose desde mediados de los 60. Seleccionado inicialmente el Leopard 1 alemán, la negativa de los británicos a proporcionar el cañón L7A3 de 105/51 mm¹⁵, inclinó la balanza a favor del AMX-30 francés. De esta forma, nació el que sería el primer carro fabricado en España tras la guerra civil, el AMX-30E. En total, el programa incluyó 299 vehículos, de los que 280 fueron construidos, entre 1974 y 1983, entre las factorías de Bazán (San Fernando - Cádiz) y de Las Canteras (Alcalá de Guadaira - Sevilla) de la Empresa Nacional Santa Bárbara, ya que los primeros 19 llegaron desde Francia en 1970, para dotar a la compañía Bakali del Tercio Sahariano D. Juan de Austria, III de La Legión con 18, dejando uno en el Centro de Formación Profesional de Carabanchel (1).

A mediados de 1979, cuando sólo había terminado la primera fase de fabricación de los AMX-30, ya había quedado patente que su, tristemente famoso, embrague Gravina era un foco permanente de averías, que mantenía fuera de servicio a un importante número de vehículos. En consecuencia, comenzaron a estudiarse diversos proyectos de modificación que, con el paso de los años, cuajaron en varios prototipos. El primero de todos, conocido como «el niño», fue desarrollado en Talbot por el simple procedimiento de alargar la barcaza y montarle el grupo motriz de las series M-47/48. Para este prototipo se designó el «carro 19 francés» que se encontraba en el Politécnico desde 1971. Más tarde, quedó clara la necesidad de que el proyecto fuera integral y afectara a todo el conjunto, por lo que el programa definitivo, que recibió la luz verde a finales de los 80, incluyó mejoras en todos los sistemas.

¹⁵ Las pruebas realizadas en el Campo de Tiro de Carros de Boyero (San Gregorio), muy poco después de recibirse los vehículos en la Brigada Castillejos, pusieron de manifiesto que los cañones DEFA franceses eran realmente de mayor calidad que los L7 británicos, hasta el punto de que, tras realizarse numerosos ejercicios de tiro, quedó de manifiesto que ni el sensor meteorológico ni el sensor de arqueado del tubo hacían falta para nada, hasta el punto de que las correcciones que introducía la dirección de tiro con su utilización eran totalmente inapreciables.

A mediados de los 80, se estudiaron dos proyectos que finalmente no cuajaron. Por una parte, Santa Bárbara adquirió una barcaza de Leopard 1 (creo que todavía está operativa en la factoría de Alcalá de Guadaíra como remolcador de vehículos) sobre la que montaron una torre de AMX-30E¹⁶ (modelo conocido en páginas web como Leox).

Por su parte, el segundo proyecto o carro Lince, tras descartarse varias ofertas, sobre todo francesas (como la compra del Leclerc), consistía en desarrollar un carro derivado del Leopard 2A4, aunque algo más ligero (49 toneladas) y dotado de un motor de 1.200 cv.

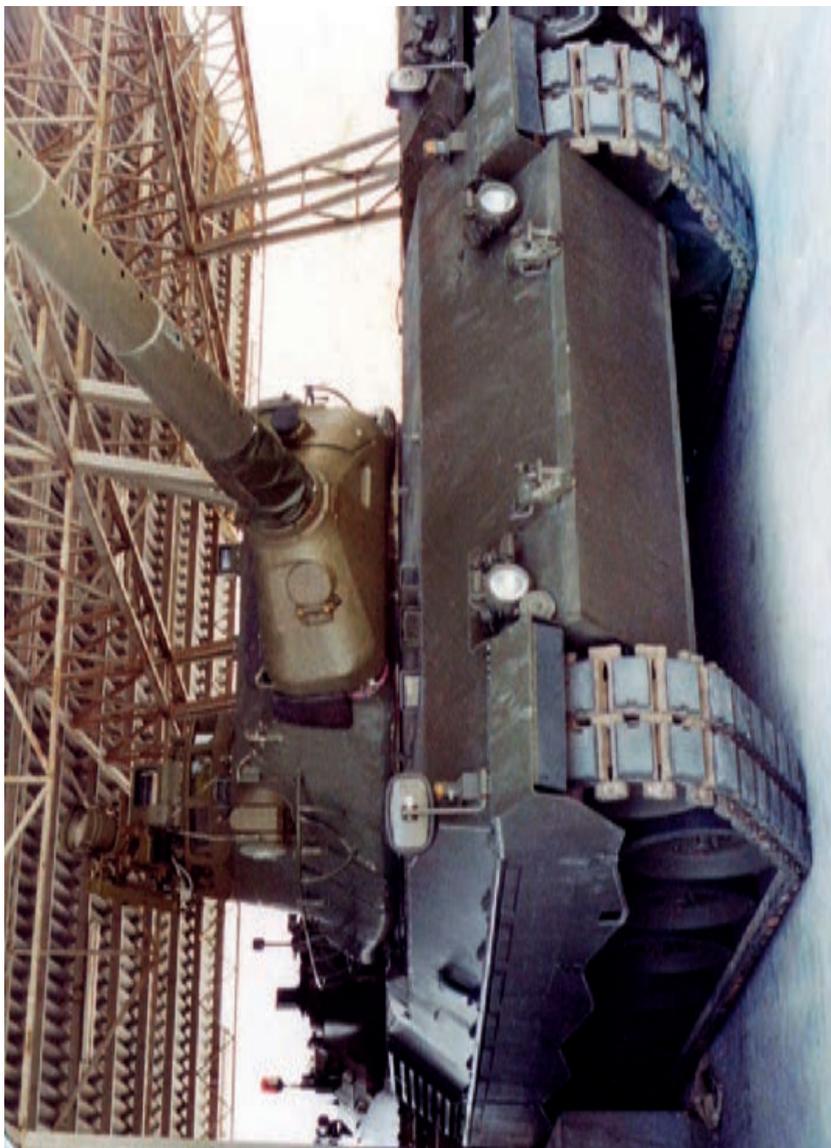
Finalmente, a principios de los 90, la Empresa Nacional Santa Bárbara comenzó a transformar 150 vehículos a la versión modernizada EM2, que incluía un motor MTU-Bazán MB 833 Ka-501 de 850 cv, transmisión automática ZF LSG-3000, dirección de tiro automática Hughes Mk IX A/D, visión nocturna pasiva IL para conducción y cámara térmica para el tiro, etc. Aunque los primeros ejemplares fueron entregados a los Batallones de Carros de Infantería, a partir de 1992 pasaron íntegramente a dotar las dos Brigadas de Caballería, la Jarama I (solamente el regimiento Santiago que permaneció activo) y la Castillejos II (101)¹⁷, además de las diferentes Academias.

Paralelamente, un lote de 60/70 carros fue sometido, en el Parque y Centro de Mantenimiento de Sistemas Acorazados n.º 1, a un programa de modernización, dando lugar a la variante ER1 que sólo recibió como mejora una transmisión automática Allison CD-850-6A. Sus diferencias externas son tan pequeñas que apenas pueden distinguirse. Tras una distribución inicial, a partir de 1995 fue entregado a la Brigada Jarama.

Todos estos carros fueron dados de baja definitivamente a partir de 2004, al comenzarse a recibir los primeros VRC-105 Centauro en la Brigada Castillejos. Curiosamente, durante varios meses de ese mismo año, se estuvo trabajando intensamente para poner operativos unos 45-50 ejemplares que el Gobierno español había prometido al colombiano, aunque el cambio de Gobierno dio al traste con la idea que, dicho sea de paso, era poco viable

¹⁶ No olvidemos que la torre era bastante aceptable, aunque ya estaba anticuada, al igual que la del Leopard 1.

¹⁷ La entrega de los carros, durante 1992, a la Brigada Castillejos, que viví en primera persona, fue sin duda una de las experiencias más duras y difíciles de mi carrera militar dado que, por motivos que prefiero desconocer, «otro alguien más» ordenó que, para aprovechar el transporte por ferrocarril previsto para unas maniobras, los carros fueran entregados tras 15 días de ejercicios en San Gregorio, con lo que ello supuso, como era de esperar. Sin entrar en detalles, que me ponen los pelos de punta, fue sin duda la entrega de material menos profesional y más desastrosa que he visto, ni creo que nadie haya visto, jamás. Solo como ejemplo, diré que en la santabárbara debajo del cañón de varios carros, aparecieron hasta tres granadas de guerra sin disparar.



**Carro conocido como Leox (página web Tracked Armoured Fighting Vehicles LEOX,
Spanish AMX-30E turret with Leopard 1 hull)**

dado el lamentable estado de los vehículos¹⁸. Como dato de interés, debemos citar que también se usaron unos seis carros escuela (2 transformados al modelo EM2 y 4 al ER1), dotados de una gran cabina acristalada de forma troncocónica y 10 carros de recuperación AMX-30DE, que terminaron su vida de servicio con el Grupo Roland.

Por supuesto, como versiones del AMX-30, debemos incluir los 18 vehículos de defensa AA Roland, 16 de los cuales prestaron servicios en el Grupo Roland, uno en la Academia de Artillería y otro en el PCMASACOM (Parque y Centro de Mantenimiento de Sistemas Antiaéreos, Costa y Misiles).



Misiles Roland sobre el chasis del AMX-30

Por último, recordaremos que llegó a aprobarse la instalación de co-
 rraza reactiva SABBLIR (SANTA Bárbara BLIndaje Reactivo) en los carros
 de la Brigada Castillejos e, incluso, fueron construidos dos prototipos; pero,

¹⁸ Gracias a la peregrina idea de usar como carburante el JP8, que los americanos habían dejado al abandonar la base aérea de Zaragoza y, a pesar de los numerosos informes en contra, realizados por las unidades de la BRC II, el PCMASA n.º 1 no dio su brazo a torcer hasta varios años más tarde, cuando los motores de los carros estaban ya destrozados. De hecho, finalmente reconocieron que podía usarse el JP8, pero utilizando un aditivo que, tras buscarlo en el mercado, resultaba que superaba el precio del gasoil. Como dato de interés, cuando se seleccionaron los carros que el Ejército español había ofrecido al colombiano en 2004, pudimos comprobar que la potencia media de los motores no era superior al 25%.

poco después, la idea fue abandonada. La realidad es que Santa Bárbara no fue capaz de desarrollarla hasta muchos años más tarde, estudiándola para el programa Pizarro Fase II, aunque finalmente solicitó paralizar su fabricación.

Al igual que ocurrió entre 1974 y 1980 con la transformación de los viejos M-47, hubo un trasiego de carros entre unidades, tanto por los cambios de unidades derivados del Plan Norte como por la llegada de nuevos modelos que «liberaban» unos modelos que pasaban a dotar a otras. Sirva como ejemplo la dotación de la brigada movilizable Jarama que recibió inicialmente los AMX-30 ER-1 para darlos de baja al recibir los M-48 A/5 de Ceuta y Melilla.

La nueva distribución de la artillería autopropulsada

Aunque en este plan hubo una sustancial reducción de unidades, había un considerable número de buenas piezas de artillería autopropulsada, muchas de ellas de dotación en unidades disueltas. Como se ha expresado anteriormente las «nuevas» piezas de 203 se habían entregado al regimiento 11 de la nueva División Mecanizada, así como al regimiento 63 del Mando de Artillería de Campaña, y se contaba con la existencia de 96 piezas M-109. Dadas las nuevas tendencias artilleras y que la previsión iba en el camino de que solamente quedarían activas cuatro brigadas «pesadas», los nuevos grupos pasaron a disponer de 24 piezas cada uno. A su vez comenzaba la transformación de todas ellas al modelo A/5 con un nuevo cañón de 39 calibres que le permitía unos mayores alcances y con una munición especial podrían llegar a los 30 Km. No obstante nunca se permitió por razones de seguridad el tiro con los máximos alcances. La transformación comenzó en 1995 y duró hasta el nuevo milenio. Además, la Infantería de Marina contaba con una batería del modelo A/2 que ha mantenido en servicio casi hasta la actualidad.

En 1992, la firma del tratado FACE de reducción de armas convencionales y del programa TLE, por el cual se podían intercambiar medios entre países, permitió la llegada de carros M-60 norteamericanos de los depósitos de Alemania con la correspondiente destrucción de un número igual de viejos carros. De esta forma los M-47 fueron retirados del servicio y destruidos entre ese año y 1994, con la excepción de los transformados en carros de recuperación y unos cuantos dedicados a ornamentación y museo. En total, recibimos 294 M-60 en las versiones A1 (50) y A3 (244). Tras una distribución inicial donde una parte del modelo A/1 pasó al Regimiento Es-



Todos los M-109 de cualquier versión fueron transformados en modelo A/5

paña de Cartagena, mientras mandaba sus AMX a unidades de Caballería, finalmente se decidió que dado el gran coste de convertirlos en A/3, fueran destinados a su conversión en carros de ingenieros sumando 12 vehículos lanzapuentes VLPD 26/70E Lanzador y 38 carros de zapadores CZ 10/25E Alacrán.

Tras entregar 17 A/3 al Tercio de Armada, quedaron los definitivos 244 en el Ejército de Tierra, aunque según testimonios de los Jefes de Estado Mayor en comparecencia en la Comisión de Defensa de octubre de 1994, uno hubo de ser desguazado al quedar inútil al caer de una grúa durante el desembarco. Debido a que los carros habían pasado varios años a la intemperie sin ningún mantenimiento, tuvieron que someterse a una completa actualización que incluyó la modificación de la dirección de tiro, hasta alcanzar el nivel del M-60 A3 TTS con cámara térmica.

Todo esto produjo que los carros se fueran recibiendo en las unidades poco a poco conviviendo unos modelos con los otros. Concretamente el regimiento Alcázar de Toledo lo fue cambiando «carro a carro», comenzando por el primer batallón, a medida que iban llegando los nuevos a partir de septiembre de 1993. A pesar de su transformación, hubo quienes criticaron esta decisión, pues el M-60 A/3 quedaba lejos de los carros de última generación. Es curioso que también se haya criticado a los carros de última generación, venidos posteriormente, por no adecuarse a la mayor parte del terreno español, cuestión que nos devuelve a estudios del entonces Estado Mayor Central en 1965.

No obstante estos carros de última generación (Abrams, Leopard), también quedaban muy lejos de las posibilidades económicas españolas. Sin embargo, ya en 1994 aparecían en el horizonte unas nuevas posibilidades procedentes de Alemania. De hecho en la comparecencia parlamentaria de octubre del mismo año, en la que se declaró la idoneidad del AMX-30 como carro específico de la caballería, el Ministro apuntó que a pesar del gasto de la modernización del M-60, no estaba muy definido lo que iba a pasar si llegaban carros Leopard. De hecho los M-60 fueron destinados tanto al regimiento Alcázar de Toledo, como al Córdoba 10 y al Castilla 16.

Los carros AMX-30, que ya no tuvieron cabida en las Brigadas Jarama y Castillejos fueron camino del desguace. Sumaban 88 y entre ellos parece que había 10 ER-1 (parece ser que se transformaron 70). Se había salvado el prototipo el «Niño», que había llegado a España en 1970 como carro 19 que permaneció en las instalaciones del Politécnico y no acompañó a sus hermanos al Sáhara. En 1999 causaron baja los 60 ER-1 de Farnesio y Almansa al recibirse los M-48 A/5 procedentes de Ceuta y Melilla.



Carro M-60 A/1 de Ingenieros «Alacrán»



Carro M-60 A/3

A partir de 1996 se produjo la incorporación de 108 carros Leopard 2A4 alquilados al Ejército alemán. Fueron distribuidos entre las dos brigadas mecanizadas y las academias, significando un importante refuerzo para el parque acorazado. Este año fue la presentación de los Leopard en la Castellana donde desfiló una compañía del Regimiento Córdoba



Carro Leopard-2AC recién llegado al Regimiento Castilla 16 en Badajoz

junto a otras dos de M-60 del Alcázar de Toledo. Este alquiler venía acompañado de un proyecto de fabricación en España de los nuevos Leopard 2E españoles, programa que por unas causas u otras se alargó hasta 2007. No podemos dejar de citar la anécdota, muy resaltada en prensa, de que en 2002 se «alquiló» un carro a una empresa alemana para presentar el carro del futuro español en el desfile del 12 de octubre de aquel año y devolverlo a los quince días.

En 1998, la aprobación del programa Coraza 2000 abrió nuevas perspectivas para el futuro pues contemplaba que, en un plazo aproximado de 10 años, el parque de carros quedaría reducido a dos modelos: El M-60 A3TTS y el Leopard 2A5 (más tarde fue seleccionada la variante A6), del que serían construidos 219 ejemplares, entre los años 1999 y 2007, para dotar a las Academias de Infantería y Caballería, y a las unidades de la División Mecanizada Brunete. También se estudió la posible construcción de otros 101 vehículos para la Brigada de Caballería Castillejos II, en una segunda fase; más tarde se pensó que esos carros podrían ser los Leopard 2A4, si definitivamente pasaban a ser propiedad del Ejército español.

Por supuesto, esa idea fue abandonada al decidirse la adquisición de los Centauro, aunque no se tuvo en cuenta que la cifra de Centauros adquiridos (62) no cubría las necesidades de los Regimientos Acorazados, pues solo contemplaba los carros de los RCLAC España 11 y Numancia 9 (31+31), pero servía para dar otro golpe a la maltrecha Caballería.

A continuación, basándonos nuevamente en los datos del Coronel Martínez de Merlo, expondremos la distribución de todos los modelos existentes en las unidades entre 1995-2000 y en el año 2000, ya con la incorporación de los Leopard 2A4.

DISTRIBUCIÓN APROXIMADA DE CARROS DE COMBATE 1995					
		M-48 A/5	M-60 A/3	AMX-30 ER-1	AMX-30 EM-2
DIMZ 1 Brunete	Rg. Inf. Alcázar de Toledo n.º 61		88		
	Rg. Inf. Castilla n.º 16		44		
	Rg. Inf. Córdoba n.º 10		44		
	Rg. Cab. Villaviciosa n.º 14		33		
BRC I Jarama	Rg. Cab. Santiago n.º 1				33
	Rg. Cab. Almansa n.º 5			27	
	Rg. Cab. Farnesio n.º 12			27	
BRC II Castillejos	Rg. Cab. Numancia n.º 9				33
	Rg. Cab. España n.º 11				33
	Rg. Cab. Pavía n.º 4				39
BRIL-III	Rg. Inf. Vizcaya n.º 21 (IV/III)		35		
BRIL-IV	Rg. Inf. Barcelona n.º 63 (IV/IV)	48			
BRIL-V	Rg. Inf. Garellano n.º 45 (V/IV)	48			
Ceuta	Rg. Cab. Montesa n.º 3	27			
Melilla	Rg. Cab. Alcántara n.º 10	27			
Enseñanza	Academia Infantería	4		3	5
	Academia Caballería	4		3	5
Otros	Otras situaciones	6			2
Total		164	244	60	150

Notas:

Los carros ER-1 fueron utilizados anteriormente por el regimiento Vizcaya 21 cuya modificación se realizó en los patios de su acuartelamiento de Bétera y en pequeño número también pasaron por otros regimientos. Posteriormente se concentraron en Santiago y Almansa.

Los carros EM-2 comenzaron a llegar a los regimientos España, Numancia, Pavía y Farnesio en 1993. A partir de 1995 hubo un cambio entre Farnesio y Santiago, quedando los EM-2 en Santiago que finalmente había quedado como único regimiento activo de la brigada Jarama.

Los Leopard alemanes pasaron a los regimientos Castilla y Córdoba en batallones de 44 carros como los M-60 del regimiento Alcázar de Toledo (3 compañías a 13, dos en la plana mayor y tres en la unidad de reconocimiento), mientras que la plana mayor del regimiento Alcázar de Toledo parece que fue dotado con cinco carros. Los demás pasaron a unidades de enseñanza y experiencias. Quedaron libres sus M-60 que en parte fueron trasladados a Ceuta y Melilla, quedando los demás en distintas situaciones.

De esta forma el cuadrante de carros en el año 2000 queda aproximadamente de la siguiente manera:

DISTRIBUCIÓN APROXIMADA DE CARROS DE COMBATE 2000					
		M-48 A/5	M-60 A/3	Leopard A2/C	AMX-30 EM-2
DIMZ 1 Brunete	Rg. Inf. Alcázar de Toledo n.º 61		93		
	Rg. Inf. Castilla n.º 16			44	
	Rg. Inf. Córdoba n.º 10			44	
	Rg. Cab. Villaviciosa n.º 14		33		
BRC I Jarama	Rg. Cab. Santiago n.º 1				33
	Rg. Cab. Almansa n.º 5	30			
	Rg. Cab. Farnesio n.º 12	30			
BRC II Castillejos	Rg. Cab. Numancia n.º 9				33
	Rg. Cab. España n.º 11				33
	Rg. Cab. Pavía n.º 4				39
BRIL-III	Rg. Inf. Vizcaya n.º 21 (IV/III)		35		
BRIL-IV	Rg. Inf. Barcelona n.º 63 (IV/IV)	48			
BRIL-V	Rg. Inf. Garellano n.º 45 (V/IV)	48			
Ceuta	Rg. Cab. Montesa n.º 3		27		
Melilla	Rg. Cab. Alcántara n.º 10		27		
Enseñanza	Academia Infantería	4	2		5
	Academia Caballería	4	2		5
Otros	Otras situaciones		25	20	2
Total		164	244	108	150

Notas:

En 2002 se sustituyen los AMX-30 EM2 de Pavía por M-60 procedentes del Vizcaya 21. Dos años más tarde causaron baja todos los carros de los regimientos España y Numancia para ser sustituidos por el nuevo Centauro. Uno de los AMX-30 EM2 fue trasladado en perfecto estado a Jordania, cedido como obsequio de SM el Rey a su museo de carros. El carro viajó por vía aérea. A partir de 2002 las fuerzas movilizables de defensa fueron disueltas. El regimiento Villaviciosa fue disuelto y con su material se reactivó el regimiento Farnesio. Quedaron disueltos los regimientos Vizcaya 21 y Barcelona 63. Todavía siguió activo el regimiento Garellano con su batallón de carros Flandes IV/45 en Araca que había recibido M-48 A/5E y posteriormente los carros M-60 que iban quedando libres de otras unidades.

Con la activación del programa Leopard y tras varios años de demora se entregaron los primeros carros a las unidades. Esto dio lugar en 2007 a la sustitución de los M-60 de Ceuta y Melilla por carros Leopard, e incluso una compañía fue enviada al batallón de Araca.



AMX-30 EM2. Una mejora más importante de lo que se cree. Se fue a pique por el uso del combustible aéreo sobrante en los depósitos de Zaragoza, al cerrar la base «americana»

CONCLUSIONES

El tiempo que abarca este trabajo comienza con la introducción del Plan META, cuya finalidad principal consistía en «estructurar y determinar el Ejército adecuado para España de la década de los 90». En resumen, lo que se intentaba conseguir era que el Ejército español de los 90, fuera mucho más operativo y eficaz, al tiempo que más reducido en personal; de hecho, la idea principal radicaba en disminuir los efectivos de 255.000 a 160.000.

Otro aspecto que pretendía mejorar el plan era aumentar el grado de profesionalización, reduciendo paulatinamente el tiempo de estancia en filas, y aumentando el grado de profesionalización, iniciando el proceso con un Ejército mixto, dotado con cantidades cada vez más importantes de voluntarios, hasta conseguir finalmente un Ejército totalmente profesional.

Los acontecimientos políticos, favorecieron el adelanto de la profesionalización total, de manera que la fecha establecida inicialmente para 2002, cuando el proceso de la insumisión ya era alarmante, fue adelantada un año, por decisión del Presidente Aznar.

La estructura orgánica establecida por el Plan Norte, que comenzó en 1982, era la siguiente: Cuartel General del Ejército, Fuerza (unidades operativas), y Apoyo a la Fuerza (Logística). En resumen, el Ejército quedaba constituido por tres grandes núcleos de fuerzas, a saber: Mandos Operativos Regionales (MOR), Unidades de Apoyo a la Fuerza o Reserva General, y Unidades de Apoyo Logístico.

Con respecto al material acorazado existente en el período que estamos tratando, lo cierto es que el panorama era bastante caótico, como demuestra el hecho de que existían 4 modelos de carros (M-41, M-47, M-48 y AMX-30) que, a excepción del AMX-30, eran ya muy anticuados y, de hecho, tuvieron que darse de baja (M-41), modernizarse dentro de lo posible (M-47 y M-48), aunque sólo fuera para instrucción, y estudiar diversos procesos hasta su actualización definitiva. En este punto, es necesario destacar que, si bien todo el proceso de ejecución del programa AMX-30EM2 fue un rotundo éxito, ciertas personas se encargaron de destruirlo totalmente con el uso del dichoso carburante JP8, almacenado en grandes cantidades en la base aérea de Zaragoza, que supuso un verdadero desastre, desde el punto de vista de la eficacia.

La llegada de los M-60 del Tratado FACE supuso un importante refuerzo del parque, una vez que los vehículos fueron puestos al día, con el desembolso económico correspondiente pero, al menos por unos años, los carros de las unidades alcanzaron un cierto nivel de operatividad.



El Centauro. La Caballería ha sido privada prácticamente de la mayoría de sus carros

El Plan Norte, que estuvo vigente entre 1994 y 1997, contemplaba otra nueva reducción de los efectivos del Ejército, de manera que solo permanecerían operativas entre 12 y 14, o 15 brigadas si contábamos con las fuerzas extra-peninsulares. Además, las Grandes Unidades fueron divididas en tres núcleos, a saber: Fuerza de Acción Rápida; Fuerza de Reacción; y Fuerza de Defensa del Territorio.

La aprobación del Programa Coraza 2000, en 1998, mantenía que el parque de carros español quedaría reducido a dos modelos: El M-60 A3TTS y el Leopard 2A5 (más tarde fue seleccionada la variante A6), del que serían construidos 219 ejemplares, entre los años 1999 y 2007, aunque las fechas iniciales se retrasaron considerablemente. Además, la compra de otros 101 carros para la Brigada Castillejos II, obviamente fue abandonada tras decidirse la compra de los Centauro¹⁹, cuyos primeros ejemplares para el Regimiento de Caballería Ligero de la FAR Lusitania 8, llegaron a España en diciembre de 2000.

Actualmente, los 108 Leopard 2A4 que, no olvidemos, ya fueron recibidos con cerca de 20 años de servicio, están almacenados a la espera²⁰, probablemente, de ser transformados en modelos especiales, de los que existen unas graves carencias, pero eso ya corresponde a otra época.

Viendo lo que ha pasado en los últimos 40 años, cabe afirmar que el Ejército español ya ha realizado diversos planes y reorganizaciones que, por desgracia, no han obtenido muy buenos resultados desde el punto de vista de los carros y blindados. La razón principal es muy sencilla, que los presupuestos nunca han permitido atender las necesidades del mantenimiento y operatividad de los vehículos. En resumen, podemos concluir que, por muchos esfuerzos y reorganizaciones que hagamos, como la futura Fuerza 2035, por ejemplo, la operatividad de las unidades nunca alcanzará el nivel adecuado, pues falla toda la organización logística (adquisición y gestión de los programas de compras, mantenimiento diario, falta de especialistas, carencia de piezas de repuesto, programas de mantenimiento periódicos, reconstrucciones decenales, mantenimiento predictivo, uso intensivo de simuladores, etc.).

¹⁹ Esos 101 carros contemplaban los 39 vehículos del RCAC Pavía 4, ahora convertido en un «engendro» de difícil explicación, aprovechándose la ocasión para afirmar que la Caballería no quería carros con orugas, lo cual era totalmente falso, ya que el informe sobre el Centauro utilizado para esa afirmación, que lo escribí yo personalmente, no hablaba para nada de los Regimiento Acorazados; es más, ni siquiera eran citados en el informe. Sin embargo, sirvió para darle otro golpe mortal a la Caballería, lo cual, aparte de parecerme injusto, creo que fue totalmente debido a un proceso de mala fe que, además, perjudicó la operatividad del Ejército.

²⁰ Tal vez me equivoque pero, hace unos años, solo estaban operativos, como era de esperar, unos pocos ejemplares en un par de Regimientos de, obviamente, Caballería, en un estado de mantenimiento lamentable. De hecho, cuando se revisaron los carros almacenados en el antiguo parque de mantenimiento de Casetas para su posible cesión a Perú, pudimos comprobar que su operatividad era prácticamente nula y les faltaban muchas piezas.

Como simple ejemplo, ¿alguien me puede decir cuántos carros Centauro o Leopard 2E, cuando ya están cercanos a los 20 años de servicio, han sido sometidos ya a algún programa de mantenimiento decenal, por ejemplo? Yo sinceramente no lo sé pero, en la situación que estaban los PCMASA 1 y 2 hace algún tiempo, me imagino que la respuesta no será nada alentadora.

En consecuencia, para finalizar solo deseo decir que, desde hace bastante tiempo, el ET español está basando el mantenimiento de los vehículos en la actuación de diversas empresas de mantenimiento, cuya finalidad principal, como en cualquier empresa, es conseguir los mayores beneficios posibles, por lo que, a veces, pueden tener la tentación de obtener ahorros, rebajando para ello la calidad final del producto. Por consiguiente, es muy importante que los contratos contengan los necesarios controles de calidad y sean vigilados adecuadamente, evitando así tentaciones perniciosas.



Leopard 2 E. El carro del nuevo milenio

MORFOLOGÍA Y ESTÉTICA DEL CARRISTA

Miscelánea de un soldado «distinto», un soldado centenario

Óscar BRUÑA ROYO¹



Homenaje al soldado de carros, subteniente de Intendencia, José Joaquín Parrón Álvarez. Archivo Militar de Ávila

¹ Empleado-especialista. Sector industrial de la aeronáutica. Reservista de Caballería.

RESUMEN

Apretado repaso global a la centenaria conmemoración en el Ejército español (desde 1922 hasta el primer cuarto del nuevo siglo XXI –2022–) de la llegada, incorporación, formación y entrada en combate de los primeros carros de asalto (sean el Renault FT-17 o el Schneider CA-1) en el histórico marco del conflicto colonial, que por entonces, se desarrollaba en el protectorado norteafricano del Marruecos español, hasta nuestros pasados días más inmediatos en el tiempo (representados por el «Leopardo» 2-E como máximo y más potente ariete del actual sistema blindado-acorazado en servicio).

Tomando como histórico hilo conductor del relato (y haciéndolo en primer plano) la figura del carrista, nombre del soldado llamado a tripular tan revolucionario ingenio militar y factor fundamental en el mismo, su perfil, peculiaridades y entorno generales, terminarán convirtiéndolo a lo largo del tiempo en un combatiente, sino especial, desde luego, «distinto» al resto del conjunto, aunque siempre estrechamente ligado a quienes –por extensión– serían llamados a apoyar, cubrir o complementar directamente su acción a través de muy diversas y variadas disciplinas o especialidades, requiriendo para ello la incorporación y uso de un variopinto catálogo de vehículos especialmente concebidos para tales menesteres.

Unos industrialmente fabricados, o bien, producto de las ocasionales necesidades de cada momento o periodo histórico del que se trate, sean como camiones protegidos, autoametralladoras, transportes semiorugas o acorazados, piezas de artillería autopropulsada o maquinaria para el acondicionamiento del terrero. Todos ellos, terminarán siendo envueltos bajo un común denominador, aquel conocido como Espíritu de Cuerpo, y que será tangiblemente manifestado a través de una variopinta diversidad de característicos e inequívocos elementos particulares, como puedan ser –en primera instancia– los emblemas, distintivos o escudos; en formatos, hechuras y composiciones no siempre atendiendo a una reglamentada disposición oficial, y que en muchos casos –acorde al devenir de los tiempos– llegarán a «saltar» artísticamente con mayor o menor fortuna plástica, sobre las frías corazas de unas máquinas, en ciertos periodos, oportunamente «adaptadas» estética y cromáticamente por las unidades encartadas, al ambiente o escenario de intervención, mediante la combinación de unos adecuados colores de enmascaramiento, junto a los pertinentes elementos tácticos de identificación.

A modo de colofón, encarnado mediante el característico uniforme azul mahón en unión de la inequívoca boina negra –ambos consagrados mediante el Reglamento de Uniformidad del Ejército de Tierra de 1943–

constituirán durante prácticamente la mitad del centenario periodo, la genuina e inconfundible «carta de presentación» personal de las unidades carristas, la cual, hoy en día sigue despertando curiosidad e interés, cuando las uniformidades mimetizadas han terminado por eclipsar otro tipo de habituales atuendos, y porque así mismo, constituye una válida vía de estudio que ayuda a comprender cronológicamente la evolución de las unidades acorazado-mecanizadas españolas, su transformación y las condiciones en las que tuvieron que llevarlas a cabo.

PALABRAS CLAVE: Mimetizado, Emblema, Azul mahón, Boina carrista, Distintivo.

ABSTRACT

Compressed global review of the centenary commemoration in the Spanish Army (from 1922 to the first quarter of the new twenty-first century –2022–) of the arrival, incorporation, training and entry into combat of the first assault tanks (be it the Renault FT-17 or the Schneider CA-1) in the historical framework of the colonial conflict, which at that time was taking place in the North African protectorate of Spanish Morocco, until our most immediate past days in time (represented by the "Leopard" 2-E as maximum and most powerful vanguard of the current tank-armoured system in service).

Taking as the historical thread of the story (and making it in the foreground) the figure of the tanker, the soldier tasked to man such a revolutionary military device and a fundamental factor in it, his profile, peculiarities and general environment, will end up converting him throughout the time in a combatant, but a special one, of course, "different" from the rest of the group, although always closely linked to those who –by extension– would be called to directly support, cover or complement their action through very diverse and varied disciplines or specialties, requiring for this the incorporation and use of a multi-coloured catalog of vehicles specially conceived for such tasks.

Some industrially manufactured, or else, product of the occasional needs of each moment or historical period in question, whether as protected trucks, machine guns, semi-tracked or armored transport, self-propelled artillery pieces or terrain-conditioning machinery. All of them will end up being wrapped under a common denominator, the one known as «Esprit de Corps», and that will be clearly manifested through a varied diversity of characteristic and unequivocal particular elements, such as –in the first

instance— the emblems, badges or shields; in formats, shapes and compositions not always conforming to a regulated official disposition, and that in many cases —according to the evolution of the times— came to "jump" artistically with greater or lesser plastic fortune, on the cold armor of some machines, in certain periods, opportunely "adapted" aesthetically and chromatically by the responsible units, to the environment or scenario of intervention, through the combination of suitable masking colors, together with the pertinent tactical elements of identification.

To finish up, embodied by the characteristic denim blue uniform together with the unequivocal black beret —both consecrated by the Army Uniform Regulations of 1943— they will constitute during practically half of the centennial period, the genuine and unmistakable «letter of personal presentation» of the tank units, which today continues to arouse curiosity and interest, when camouflaged uniforms have ended up overshadowing other types of usual outfits, and because likewise, it constitutes a valid avenue of study that helps to understand chronologically the evolution of the Spanish armoured-mechanized units, their transformation and the conditions in which they had to carry them out.

KEY WORDS: Camouflaged, Emblem, Denim blue, Tanker beret, Distinctive.

* * * * *

PROLEGÓMENOS

Un solitario carro ligero de combate y asalto Renault FT-17² llegado a territorio español el 23 de junio de 1919, adquirido en el país vecino gracias al beneplácito del propio gobierno francés y por el que se ha de desembolsar un total de 46.736,27 Pts. de la época —equivalentes a unos 58.850 FF—, marca en el tiempo el primer encuentro físico (aunque no menos testimonial) entre el Ejército español, y uno de los revolucionarios nuevos ingenios tecnológicos de aplicación y uso militar. Aun siendo ciertamente espartanos, torpes y muy limitados en muchos aspectos, su inesperada y

² Armado con una ametralladora Hotchkiss de 8 mm. en torre poligonal o Mod. Berliet, único que llegará a presentar ésta configuración.

sorpresiva irrupción sobre los castigados campos de batalla europeos, contribuyó en gran medida a dinamizar el acontecer y las formas en las que, hasta entonces, se entendían y desarrollaban los combates.

De esta manera, generaron así a futuro la apertura de nuevos planteamientos, formas y tácticas (no siempre comunes, ni tampoco percibidas por igual) de como desenvolver a las tropas en campaña, y a los que –en modo alguno– resultaba ajeno el Estado Mayor Central, haciéndose eco de los mismos, al realizar desde la privilegiada situación de neutralidad mantenida por España respecto de la conflagración europea, todos aquellos estudios, consideraciones e informes pertinentes.

Todo ello encaminado, no solo a darles entrada y desarrollarlos en la medida de las posibilidades, sino también, paralelamente, procurando en tanto dotar a las tropas de los recursos de acción más modernos y eficaces, aprovechando el amparo que brindara una relativa bonanza económica (más ficticia que real) y que, de una parte, pronto comenzará a ser dilapidada por un recrudescimiento general de la tensa situación armada generada en el protectorado norteafricano de Marruecos contra las insurgentes kábilas nativas harkeñas, y el tremendo gasto que supondrá para las arcas públicas (sobre todo, después del alarmante derrumbamiento de las posiciones en la zona oriental del mismo en el mes de julio de 1921, y con ella, el final desastre que acontecerá en Annual).

De otra parte (por contra) favoreciendo así que un interesado gobierno francés (igualmente preocupado por la situación creada en el protectorado y el cómo podría repercutir en su zona de administración e influencia), decida finalmente replantear su postura, levantando dos años y medio después, las restricciones de venta a España de ciertos pertrechos y materiales de combate, entre los que se encuentran los carros de asalto, a los que se le modificó su estatus tras la primera –y hasta entonces, única– compra, pasando seguidamente a consideración de material estratégico³.

Durante el transcurso del referido espacio de tiempo, éste es, desde la adquisición del primigenio carro que nos ocupa, y los ulteriores once nuevos ejemplares que terminarán siendo finalmente adquiridos vía oficial, y cuya recepción se producirá a finales de 1921, el revolucionario nuevo vehículo es protagonista de diversos eventos, tanto militares como de ámbito social, dada la gran expectación y curiosidad generales que despiertan sus públicas apariciones. Sobresale entre ellas la presentación que, del mismo, se hace el

³ Una orden de nueva compra firmada en agosto de 1919 por S.M. el rey Alfonso XIII, autorizaba al Ministerio de la Guerra a comprar diez nuevos carros de asalto, ocho de ellos armados con ametralladora y dos con cañón de 37 mm., así como sus respectivas municiones. La adquisición quedó en suspenso.

25 de junio a S.M. el rey D. Alfonso XIII en los terrenos próximos al Campamento militar de Carabanchel, al SO de Madrid, donde tiene domiciliada su sede la Escuela Central de Tiro; centro docente en el que es depositado finalmente el carro, adscribiéndolo a su Tercera Sección –Infantería– para ulteriores evaluaciones, así como la impartición de los preceptivos cursos de aptitud, capacitación y adiestramiento del personal llamado no solo a tripular este tipo de ingenios, sino también sustentarlos técnicamente.

Igualmente es de destacar la demostración dinámica ante las Comisiones Parlamentarias que, en el mismo paraje a fecha 12 de abril del año siguiente, y por expresa invitación del Ministro de la Guerra D. Luis de Marichalar y Monreal, efectúa un carro al que la superioridad termina por atribuirle tales grados de relevancia y transcendencia, que ni siquiera ha reparado en suprimirle el atuendo mimetizado de enmascaramiento francés (uno de los varios patrones existentes) que todavía presenta y que utilizara durante la I G.M. Este apropiado camuflaje resulta estar compuesto por unas grandes manchas sinuosamente irregulares –pero de bordes perfectamente delimitados, incluso acentuados en negro por algunos tramos– superficialmente repartidas en el conjunto de la torre/barcaza, combinando de forma estéticamente equilibrada colores verdes y marrones sobre una base ocre; resultando una oportuna librea que destaca frente al monocolor gris plomo reglamentario de la época, y en el que por lo general, está imprimado todo el material pesado así como el resto de los arzones, carruajes y vehículos de tracción mecánica del parque automóvil militar español, y que nunca se perderá hasta la total conclusión de las operaciones en la campaña del Rif, y la ulterior repatriación a territorio peninsular metropolitano en julio de 1926, de los efectivos supervivientes.

No deja de resultar ciertamente llamativo y no menos curioso en estos prolegómenos centenarios, la inicial inscripción identificativa que le es aplicada a éste pionero carro, ARTILLERIA, rotulada en blanco directamente sobre el camuflaje, por ambos flancos de la barcaza y por debajo de la torre junto al ordinal N.º 172; guarismo que constituye el número de registro particular asignado al mismo, dentro del estadillo general del Servicio de Automovilismo Militar, dado que fue –en primera instancia– una Comisión de Artillería⁴ la encargada de la recepción, trasladado a instalaciones castrenses, tramites administrativo burocráticos y primeras evaluaciones/valoraciones prácticas del nuevo ingenio mecánico armado.

⁴ Comisión presidida por el Cor. D. Ramón Acha. Debe de considerarse, que tradicionalmente la Artillería ha constituido en primera instancia, el Arma facultada para la adquisición y posterior evaluación de todo tipo de armas de nueva incorporación y uso por el ejército, independientemente que sean blancas o de fuego.



Aspecto del Renault FT-17, adquirido en el mes de junio de 1919.
Históricamente, primer carro de combate del Ejército español (Ed. Quirón)

Es posteriormente asignado a la Sección de Infantería de la ECT, al entender el Estado Mayor Central (percepción sea o no equivocada, aunque plenamente vigente en la época) que frente a otras muchas consideraciones, y las amplias posibilidades alternativas que brinda tanto su encuadramiento así como el empleo operativo –bien inmediato como a futuro, aunque no sean en ciertos casos coincidentes a como las aprecian otros ejércitos del entorno geográfico bajo una visión táctica de empleo muy determinada– los carros constituyen (por su morfología, arquitectura y configuración) una especie de parapetos dinámicos, armados y fuertes, cuyo movimiento, permite acompañar de forma cercana a la infantería clásica a pie, sirviéndola –además– de protección llegada la necesidad, pudiéndose encontrar aquí, el histórico punto de inflexión contrapuesto a la doctrina de una caballería, cuyo secular apego al noble bruto, animal del que nace su misma propia existencia y razón, quizás no permite (o no se considera) en estos, el momento de abordar otro tipo de nuevos planteamientos de evolución, que no sean aquellos que tengan al propio equino como eje de los mismos y al jinete en última instancia como su soldado.

DESDE LA FUNDACIÓN HASTA LA REFORMA REPUBLICANA 1922-1931

Primeras unidades carristas y otras afines

Tras la dramática debacle registrada en el mes julio de 1921, y ante la nueva situación territorial creada, sin duda, ciertamente alarmante, el Alto Comisario en el Protectorado general D. Dámaso Berenguer, solicita al Ministerio de la Guerra les sean enviados urgentemente carros y blindados armados con los que poder escoltar y cubrir con seguridad los convoyes; ingenios de los que tampoco se dispone sustancialmente. Por mor de un necesario replanteamiento de posturas, unida a la convergencia de criterios hispano-gallos tanto políticos como estratégicos, el gobierno francés pasa a reconsiderar nuevamente las peticiones anteriormente declinadas al gobierno español, de tal manera que en escaso margen de tiempo, y durante el mes de septiembre, son rápidamente suscritos entre ambos ejecutivos sendos contratos de compra, gracias a los cuales permiten la recepción el 18 de diciembre de diez carros ligeros de combate y asalto Renault FT-17, todos ellos armados con una máquina Hotchkiss⁵ modificada al cartucho español de 7 mm, en ésta ocasión, montada en torre troncocónica o Mod. Girod, así como otro ejemplar del mismo ingenio, pero en versión TSH⁶ o de mando sin armar.

⁵ En argot carrista se denomina máquina a la ametralladora de dotación del carro.

⁶ T.S.H.: Telegrafía Sin Hilos.

Una semana después, son media docena de Schneider CA-1 –carros de asalto carentes de torre giratoria y conceptuados como de artillería– los llegados a la madrileña estación de norte, presentando como principal armamento un cañón de igual marca y calibre 75/9,5 mm más dos máquinas de 7 mm.

Mediado el mes de enero de 1922, apremiada por la falta de tiempo (no sin tremendos faltantes de todo tipo y naturaleza, incluidos los del propio personal, ya que todos sus individuos –tanto de una unidad como de la otra– pasan a formar parte de las mismas en calidad de comisionados, y muchos todavía no han hecho acto de presentación), la Escuela Central de Tiro y en el marco de sus respectivas Secciones, organiza las que históricamente van a pasar a formar parte de los anales como las dos primeras unidades carristas del Ejército español: la Batería de Carros de Asalto de Artillería creada el día 9, así como Compañía de Carros Ligeros de Combate y Asalto de Infantería articulada tres días después. De igual forma a como ya ocurriera en el año de 1919 con el primer y solitario carro Renault FT-17, antes de ser despachadas hacia la plaza de Melilla en el mes de marzo para ser incorporadas a las operaciones, y durante el corto periodo de adiestramiento de las mismas, la superioridad decide muy oportunamente que todos los vehículos continúen conservando los esquemas mimetizados de enmascaramiento franceses que los cubren (incluso los aplicados sobre las lonas y toldos de los tractores de arrastre y vehículos auxiliares que les apoyan) al considerarlos bastante apropiados para el escenario norteafricano en el que se van a emplear.

Paralelamente a ello, se procede a identificar todos y cada uno de los vehículos que las forman, de tal manera que los diez Renault FT-17 ametralladores, sobre un rectángulo negro perfilado en blanco y situado tan solo en el costado izquierdo de la barcaza, a la altura de torre y por debajo de ésta, reciben en blanco la inscripción INFANTERIA N.º seguido del ordinal numérico que le corresponda a cada carro, desde el 2 hasta el 11, reservando el guarismo 1 para el carro TSH, al cual, por su misma configuración, y dadas sus especiales funciones, además, le es añadida la identificación CARRO de MANDO, en blanco sobre el ya preceptivo rectángulo negro, al frente de la torre cuadrangular fija de la que está dotado, mientras en los laterales de la misma le es dispuesta la de INFANTERIA N.º1.

Un postrero último carro, recibido el día 3 de enero e identificado como INFANTERIA N.º 12, similar a sus predecesores, adquirido fuera de los cauces oficiales de tramitación y pagado con los fondos obtenidos mediante una cuestación popular abierta a nivel nacional por los Cuerpos de Seguridad y Policía en apoyo del Ejército de África, es incorporado a la compañía. Todos los carros, una vez reunidos, pasan a mostrar en blanco,

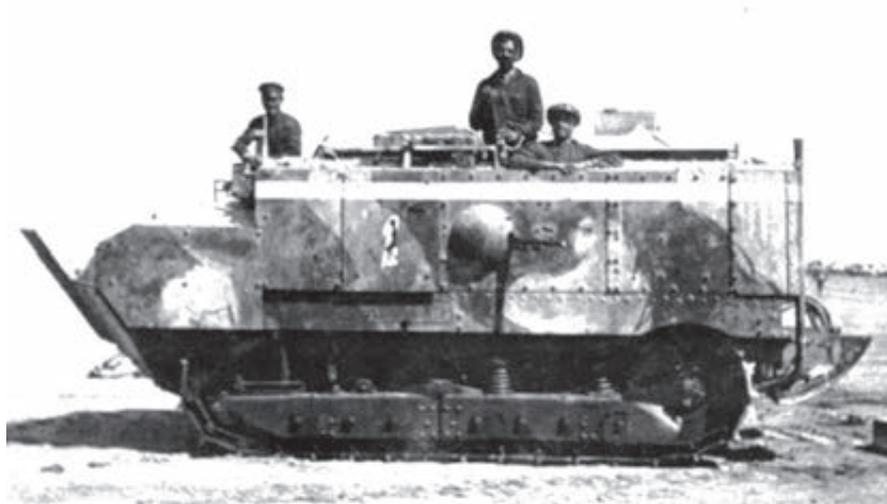
y pintado el centro aproximado del bastidor de los trenes de rodaje, un pequeño número correspondiente al ordinal de los mismos, desde el 1 al 12, quedando exento de recibir guarismo alguno el solitario carro que resta en Madrid para instrucción; tratándose éste del prístino adquirido en junio de 1919 y único dotado de torre Mod. Berliet, al que tan solo se le plasma en el interior del consabido rectángulo lateral negro perfilado en blanco de la barcaza la inscripción ESCUELA CENTRAL de TIRO –INFANTERIA–, leyenda que terminará perdiendo al ser –presumiblemente– enviado con posterioridad al protectorado con la finalidad de cubrir alguna de las bajas.

Los carros y otros blindados en la Comandancia General de Melilla

Ya sobre el teatro de operaciones, y ante la necesidad de poder realizar correctamente a distancia las necesarias identificaciones de los carros, así como los seguimientos, y el cómo evolucionan éstos sobre las posiciones en las que despliegan, en meses ulteriores, cada una de las dos Secciones efectivas que forman la Compañía de Carros Ligeros de Combate y Asalto, adoptará un distintivo táctico consistente en una figura geométrica, siendo un círculo para la Primera Sección, y un triángulo para la Segunda, ambos en blanco, mostrando en su interior un ordinal en negro, particular de cada carro dentro de la propia sección, siéndoles pintado –simétricamente– en la parte lateral trasera de los flancos de la barcaza. El carro de mando, por su parte, portará ambas figuras encastradas, la segunda en el interior de la primera, siendo aquí reseñable un detalle de gran valor añadido: innumerables serán las ocasiones en las que éste carro, por su mismo propio carácter, hará ostentación patriótica, flameando al aire una gran enseña nacional enastada del mástil del equipo telegráfico.

El 15 de agosto de 1923 se incorporarán a la compañía siete Chenilletes Saint-Chamond M-21, peculiares y no menos extraños vehículos blindados de propulsión mixta (bien mediante ruedas o alternativamente por cadenas-orugas), carentes de torre giratoria –aunque armados con una sencilla máquina– y a los que atribuirles el calificativo de carro de combate es ser de una gran benevolencia. Con estos ingenios se pasará temporalmente a cubrir la teórica Tercera Sección de la plantilla, hasta su rápida puesta fuera de servicio, dados los nefastos resultados tácticos que de ellos se obtendrán, agravados por las cuantiosas averías mecánicas, que precipitarán así, y en escaso margen de tiempo, su rápida retirada, no llegando de este modo a recibir mayor elemento identificativo alguno, salvo un pequeño número de registro individual, formado por dos dígitos en blanco, siendo la decena un 2, precedidos por una N.º, y rotulado todo ello a los flancos, en la parte alta de la cámara de combate, sobre la pintura gris de fábrica en la que fueron adquiridos.

En paralelo al descrito proceso de identificación, lo son igualmente los seis Schneider CA-1 de la Batería de Carros de Asalto, recibiendo todos ellos en ambos flancos de la estructura, justo por encima del tren de rodaje y en su parte central, la inscripción ARTILLERIA N.º, seguido del ordinal correspondiente a cada carro, desde el 1 al 6. En esta ocasión, rotulados en negro directamente en el interior de un rectángulo hueco o sin color de fondo; números que avanzada la campaña, cada tripulación repetirá plasmándolos en blanco y gran formato por cada lateral, y que algún carrista artillero, los aprovechará para pintar en el interior de los mismos sinuosas formas femeninas, como si de sombras chinescas se tratasen; espontáneas improntas personales todas ellas fuera de la severidad castrense, pero sí consentidas por el mando inmediatamente superior, a modo de revulsivo guiño motivador hacia el soldado que hace de los carros «algo personal», ocurriendo algo semejante con los Renault n.º 8 y n.º 10 de la Compañía de Carros Ligeros, cuyos sargentos jefe terminarán plasmando respectivamente una tortuga y un caballo en el lateral derecho de las torres.



Flanco izquierdo de un del Schneider CA-1 durante la Campaña de Melilla. A destacar el esquema de mimetizado, así como el número ordinal y la femenina silueta en el interior del mismo (Archivo General Militar de Madrid)

En su inicial andadura, ambas unidades carristas no gozan –de momento– sobre los atuendos que visten sus componentes, de un emblema o distintivo privativo que visualmente así les identifique y diferencie del resto, más considerando que todos los individuos que las integran, lo están en ca-

lidad de comisión, la uniformidad de los tripulantes termina variando según la ocasión o necesidad, haciendo profuso uso del fondo de taquilla del que disponen por lo que a vestuario concierne, desde pellizas, tabardos y capotes de grueso paño con los que mitigar el frío, hasta el ocasionalmente temporal uniforme caqui de servicio y su inconfundible gorrillo panadero –también conocido como «de queso»–, no pudiendo tampoco faltar el gorro chambergó de amplia ala, llevando dispuestos en los cuellos el emblema (en su caso) o número ordinal de la unidad originaria de procedencia; restando para los oficiales en particular, el emblema del Arma de Infantería o bien el de Artillería, portándolo sobre el cinturón frontal de la gorra de plato, acorde ambos a los modelos vigentes en la época.

El día a día, desde prácticamente sus respectivas fechas fundacionales, rápidamente invitará a dar necesaria cabida a una prenda alternativa, que se convertirá –habitualmente– en la más vestida con asiduidad por las tripulaciones. Un mono o funda (también llamado buzo por algunas latitudes de la geografía española) enterizo y de una sola pieza, en colores variables azul mahón, caqui o parduzco (dependiendo siempre de las disponibilidades) provisto de bolsillos simples tanto a la altura del pecho como en los laterales, con un cintillo para ajuste corporal y llamado a evitar así en la medida de lo posible, el tener que ensuciar, deteriorar o desgastar en exceso otro tipo de prendas, sobre todo durante los trabajos de entretenimiento periódico de los vehículos, así como vistiéndolo igualmente en el momento de tripularlos para el combate; buscando –por ende– cierta comodidad y desenvoltura de movimientos personales en el siempre limitado y tortuoso espacio interior de unos carros, en los que resulta preciso –además– hacer uso de unas grandes chichoneras provistas en rededor de un almohadillado de guata, intentando minimizar los siempre inevitables golpes o lesiones en la cabeza.

Bautismo de fuego y primeras intervenciones

El 14 de marzo de 1922 es la fecha señalada para que los Schneider CA-1 de la Batería de Carros de Asalto registren históricamente en los anales su primera entrada en combate, haciéndolo satisfactoriamente en las posiciones rifeñas de Kandusí, sobre las que presionan y ejercen nutrido fuego contra el enemigo tras cruzar el río Kert. Cuatro días más tarde, son sus homólogos los Renault FT-17 de la Compañía de Carros Ligeros los llamados a inscribir sus nombres en la descubierta ejecutada entre las posiciones de Anvar y Tugunz, aunque en ésta ocasión, durante una desafortunada primera jornada de combate, en la que debido a una conjunción de diversos

factores adversos, termina saldándose con tres carros damnificados. Uno de ellos resulta severamente dañado, hasta el extremo de causar baja por un largo e indeterminado periodo de tiempo, al precisar una total reconstrucción estructural en el Parque de Artillería de Melilla.

Aún con todo, pese a las adversidades, la disparidad de iniciales resultados obtenidos y un cierto desasosiego generado por los mismos, ambas unidades carristas van paulatinamente superándose, no sin esfuerzo, abnegada dedicación y muchas limitaciones, inscribiendo a lo largo de la campaña cuantiosas páginas de sin igual comportamiento heroico. Quizá el más importante es el protagonizado el 5 de junio de 1923 por el sargento carrista Mariano García Esteban abordo del carro INFANTERIA n.º 9 durante una acción localizada en Tarfesis, a resultas de la cual, y aun habiendo producido un gran quebranto al enemigo, permitiéndole así alcanzar el objetivo señalado, sufre cuantiosas heridas de gravedad, entre ellas la pérdida del ojo derecho, negándose en reiteradas ocasiones a ser evacuado. Este excepcional y meritorio comportamiento, será recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando a fecha 27 de noviembre de 1928.

Es, por su parte, la Batería de Carros de Asalto la que logra alzarse en fecha 30 de abril de 1925 con la Medalla Militar Colectiva, gracias a su decidido y relevante comportamiento operacional en las acciones inmediatamente anteriores e igualmente enmarcadas en la citada zona de Tarfesis, entre los meses de mayo y junio del mismo año de 1923. La recompensa, además de ser prendida de la moharra del estandarte de la Batería un mes después de su concesión, los carristas artilleros, orgullos de tamaña gratificación, deciden mostrarla visualmente haciendo ostentación de la misma en todos y cada uno de los carros, reproduciéndola a gran tamaño mediante una placa o pieza circular de fundición que es adosada en el frente izquierdo de la superestructura.

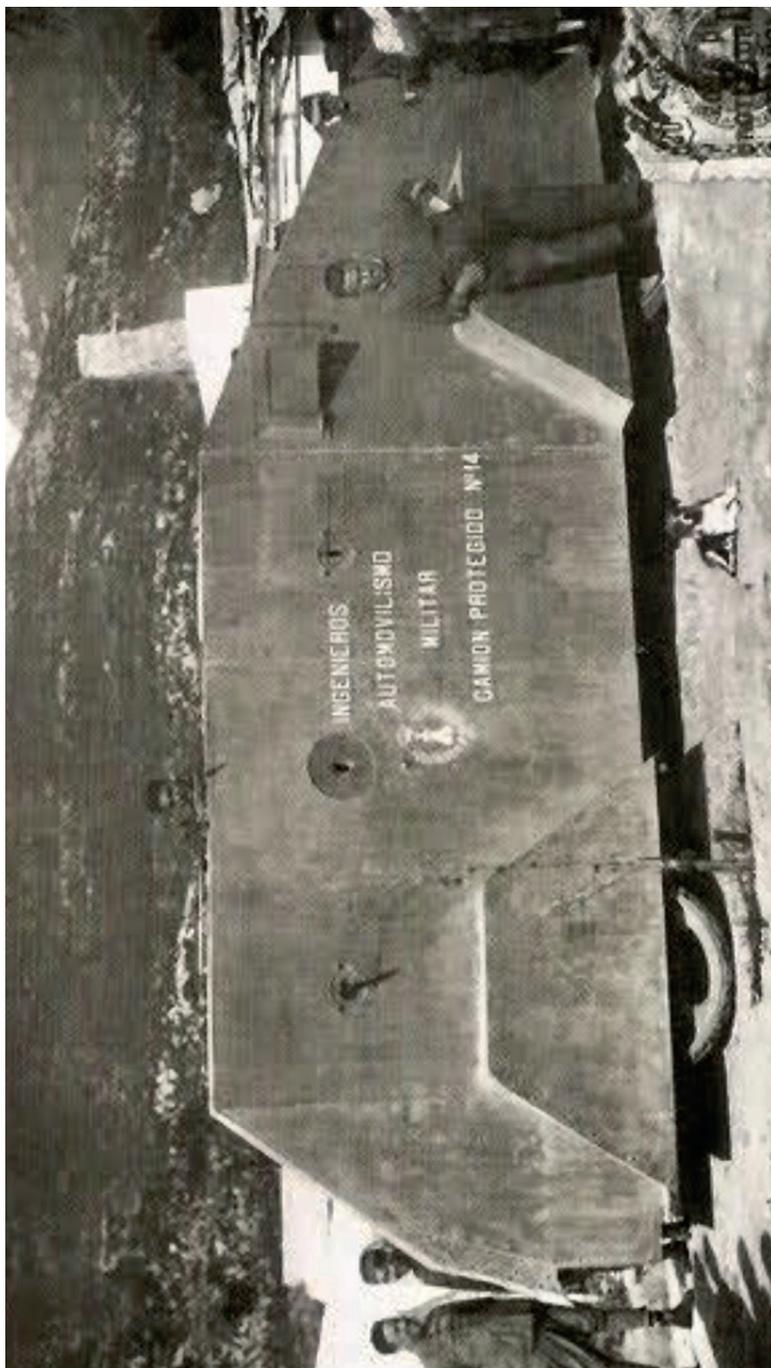
La curiosa anécdota se dará once años después, y una vez estallada la contienda civil, cuando los Schneider CA-1 supervivientes, y de los que en primera instancia, harán uso los efectivos gubernamentales en las primeras acciones de guerra localizadas en el mismo entramado callejero madrileño, todavía la conservarán fijada a sus aceradas corazas, acompañadas de disparos iniciales de signo totalmente antagónico a ella. A la actuación de los carros movidos por el sistema de cadenas-oruga, cabe sumar necesaria y paralelamente (si bien, como auténticos pioneros o los aventajados de aquellos) una presencia no menos destacada y así mismo muy significativa, como es la concerniente a los denominados Camiones Protegidos, circunstanciales vehículos blindados, nacidos de la misma imperiosa y acuciante necesidad de escoltar y cubrir con seguridad a los convoyes itinerantes entre los puestos.

Diseñados y contruidos –fundamentalmente– de forma artesanal (aunque no por ello menos eficaces y resolutivos) en los talleres del Centro Electrotécnico del Cuerpo de Ingenieros, no dejan de ser los continuadores en el tiempo de los camiones artilleros Schneider-Brillié (históricamente, los primeros blindados del Ejército español, e incorporados a partir de junio de 1910); tomando como elemento básico de su fabricación, el bastidor de algunos de los diferentes modelos/marcas de camiones en servicio como puedan ser los Latil, Benz, Nash-Quad o Federal (de aquí las muchas diferencias estéticas externas entre ellos) a los que se les instala una carrocería conformada de planchas de acero en torno a los 7 mm. de espesor (en algunos casos, incluso hasta provistos de una sencilla torre giratoria) en peso y configuración acorde a como lo permite no solo el propio chasis del camión, sino también, calculada para la potencia del motor del que está provisto en origen, y que ha de desplazar el conjunto.

Estos vehículos, terminarán alcanzando un número aproximado a las cuatro decenas de ejemplares a lo largo de la campaña, habiendo tenido su ya temprano bautismo de fuego medio año antes de la llegada física de los carros de asalto, al intervenir decidida y destacadamente (en ocasiones, haciéndolo en episodios bajo un increíble derroche de arrojo y heroísmo por parte de las tripulaciones) en las posiciones de Casabona el día 22 de agosto de 1921, abriéndose así un largo y sin igual listado de intervenciones por toda la zona de operaciones, que darán sus frutos de gloria mediante la final concesión de la Medalla Militar Colectiva el 9 de septiembre de 1925 al Grupo de Automovilismo y Radiotelegrafía de Melilla.

Esta unidad, de igual forma a las posteriores Compañías de Autos y Radiotelegrafía, tanto de Ceuta como de Larache, actúan en campaña presentando sus distintos camiones protegidos de dotación íntegramente pintados en el reglamentario color gris plomo general, e identificados por ambos flancos mediante una rotulación más o menos común, normalmente realizada en pintura blanca, de a tres o cuatro líneas escalonadas, en las que se especifica –en cabeza– INGENIEROS, y bajo la cual rezan las de AUTOMOVILISMO MILITAR así como la de CAMIÓN PROTEGIDO N.º, seguido aquí del ordinal que corresponda a cada vehículo. Todo ello presentando un dispar resultado estético final, al depender siempre de las habilidades del individuo encargado de plasmar ésta rotulación, así como del mismo empeño personal en realizar el trabajo; pudiendo figurar (en su caso, aunque no siempre) en gran formato, el blasón del Cuerpo de Ingenieros, reproducido con ayuda de una plantilla troquelada para tal menester.

Junto a las distinciones y recompensas citadas, tanto a nivel individual como colectivo, y de las que gradualmente se van haciendo acreedores



Flanco derecho del Camión Protegido n.º 14 perteneciente al Cuerpo de Ingenieros, captado en un indeterminado lugar del protectorado durante la campaña norteafricana. Aunque de tosco aspecto, este tipo de circunstanciales ingenios se manifestaron muy eficaces (internet)

en el transcurso de la campaña los carristas, sean infantes, artilleros o –en su caso, por extensión– los ingenieros tripulantes de los autos y camiones protegidos, resulta significativo hacer constar la creación de dos elementos que –en fechas distintas– marcarán una particular impronta en los mismos. De una parte, el distintivo específico privativo a ostentar sobre la uniformidad, por aquellos miembros destinados en los carros ligeros de combate y asalto de infantería, realizado a instancias del coronel director de la Tercera Sección de la Escuela Central de Tiro, de quien parte la propuesta, siendo elevada a consideración del Ministerio de la Guerra, y a la que finalmente concede su visto bueno el rey D. Alfonso XIII, por una Real Orden Circular (C.L.Núm.165) fechada a 8 de septiembre de 1923.

En ella se describe, aprueba y establece oficialmente un distintivo específico privativo a portar sobre la uniformidad, consistente en un emblema metálico formado por dos fusiles dorados, horizontalmente cruzados, armados de cuchillo-bayoneta en color plateado, y enlazados por un ramo de laurel, llevando encastrado en su intersección un carro plateado dispuesto en posición de marcha hacia la siniestra y timbrado todo el conjunto de corona real, así mismo plateada y fondo encarnado. Será su colocación por encima del bolsillo derecho de la guerrera en el caso de la oficiales y suboficiales (muchos de cuyos integrantes optarán por llevarlo a bordar directamente en la guerrera), mientras que la tropa deberá situarlo prendido del brazo izquierdo.



Distintivo carrista para los miembros del Arma de Infantería, instaurado en 1923 y primero en su género. El laurel era indicativo de haber intervenido en combate (Col. del Bg. Cab. J. Mohán Romero)

Este distintivo encuentra su más que justificada correspondencia en la Batería de Carros de Asalto cuando, en ésta ocasión, y a través de una petición que es cursada por el sargento artillero carrista Mariano Ramírez Roca y remitido por el general en jefe del Ejército de África a la superioridad el 24 de mayo de 1924, por la correspondiente ROC de 23 junio del mismo año (C.L. Núm. 289) S.M. el rey tiene a bien conceder el uso de un emblema que, de similar aspecto al de los carristas de infantería, presenta sobre el emblema del Arma de Artillería y timbrado de corona real, todo ello en dorado, la silueta de un carro plateado dispuesto en posición de avance, y acorde al modelo de dotación en la batería. No deja de resultar un tanto llamativo el detalle de como en los Diarios Oficiales, siempre que son citadas las dos formaciones de carros, sea para constatar nuevos destinos de personal –caso de los oficiales de infantería, capitán Secundino Serrano y los tenientes Juan Urzáiz y José Juste, según D.O. de 9 de abril de 1925– o bien la concesión de distintivos, tanto para una como otra, ambas figuran bajo el genérico epígrafe de «Unidades de Carros de Asalto de Infantería» o «Artillería», no discerniendo entre ellas si se trata de una compañía o batería.

En tanto, se establecen y elaboran todos aquellos términos y pormenores que llevarán el 8 de septiembre de 1925 a la materialización en la playa de la Cebadilla (Alhucemas) de la que será –en tiempos– la más importante de las operaciones realizada durante el transcurso de toda la campaña, y en la que el Ejército español hará por primera vez uso en los anales de la historia militar universal, de una unidad de carros de combate desembarcada durante la realización de una operación anfibia, es acometida una preliminar reorganización de las distintas fuerzas presentes en el protectorado, y en cuya ejecución –por aplicación de la Real Orden R.O. de 21 de julio– es introducida una significativa variación orgánica de transcendental alcance mediante la cual, la «unidad» carrista de infantería (cuya tutela venía siendo ejercida hasta la fecha desde la metrópoli) es descentralizada, permitiendo así que sus efectivos sean desfragmentados, de tal forma que las tres Comandancias Generales (Melilla, Ceuta y Larache) pasen a disponer –cada una de ellas– de una sección de carros ligeros, siendo estas administrativamente adscritas y de forma respectiva, al Regimiento de Infantería «África» n.º 68, así como a los Batallones de Cazadores n.º 6 y 12.

Para el efectivo cumplimiento del indicado proceso, requiere ser adquirido un segundo nuevo lote formado por seis Renault FT-17 más, análogos todos ellos a sus predecesores, cuya compra se produce en el mes de agosto, siendo directamente remitidos desde Port Bou a Ceuta, plaza en la que se ha ido paulatinamente concentrado el grueso principal de las fuerzas encartadas en la prevista operación anfibia, y hasta la que previamente se

han trasladado el resto de los efectivos carristas de infantería, siendo los once Renault FT-17 así como algún vehículo auxiliar de los mismos, embarcados y repartidos en cuatro barcasas «K», en tanto que el personal hace lo propio en el mercante «Hespérides», zarpando hacia la zona de desembarco el día 5 de septiembre⁷.

Al igual que todos aquellos carros ya localizados en el teatro de operaciones norteafricano, los últimos incorporados presentan un similar esquema mimetizado de enmascaramiento, aunque el sistema de identificación asignado varía –en parte– con respecto a los anteriores, dada la Real Orden Circular de 4 de abril del mismo año, por la que se dispone que en el interior de un rectángulo blanco pintado el centro aproximado de los bastidores de los trenes de rodaje, todos los carros pasen a mostrar rotulado en negro la inscripción ATM (Automovilismo Militar) seguido del número identificativo individual asignado a cada uno de ellos, dentro del registro general de automóviles y formado por tres o cuatro dígitos.

Esta disposición, en la práctica, quedará pendiente de ejecución hasta la total repatriación de la unidad en el verano de 1926, y que poco después, irá prácticamente aparejada a la total pérdida de las pinturas de enmascaramiento, siendo todas sustituidas de forma íntegra por el denominado verde caqui español en todas las superficies, coincidiendo con el general reagrupamiento de los efectivos supervivientes de la Compañía de Carros Ligeros en la Escuela Central de Tiro pasando, gracias a una Real Orden Circular de 1 de noviembre, a constituirse en grupo al sumar otros efectivos de ajena naturaleza.

De retorno a la península. Una década de austeridad

Formado el Grupo de Carros Ligeros de Combate en un distante Madrid, los Schneider CA-1 –por su parte– quedan de guarnición en la plaza de Melilla, siendo objeto de un similar proceso de «adaptación» cromática a la nueva situación, permaneciendo de esta forma a disposición de la Comandancia General hasta la disolución de la Batería de Carros de Asalto, la cual se producirá a finales del año 1929 así como su posterior retorno a

⁷ Según texto del teniente coronel Samuel Morales en la *Revista de Historia Naval*, y tomando como testimonio las crónicas de época aportadas por el corresponsal del rotativo *El Telegrama del Rif*, los carros fueron embarcados en cuatro barcasas de transporte, identificadas como K-1, K-5, K-11 y muy probablemente la K-15 (compañera de la 1 y de la 5), estando –respectivamente– al mando del teniente. de Navío Aramburu, y alféreces de Navío Pasquín, Quiroga y McKinlay.

la península, donde llegado el momento, serán desigualmente repartidos entre el Parque de Artillería de la capital y el Parque de Automovilismo del mismo Arma, encontrándose allí en concepto de depósito al estallar la contienda civil.

Teniendo en cuenta la inexistencia –de facto– de cualquier otra unidad orgánica afín en el conjunto del ejército, el nuevo Grupo de Carros Ligeros de Combate queda a la fecha anteriormente indicada como la única de su género; convirtiéndose así por añadidura y dentro de la Escuela Central de Tiro, en el aglutinador de todos aquellos carros no solo en servicio, sino también, de los llamados a pasar a formar parte del mismo, una vez se lleguen a materializar en firme sus proyectos industriales en curso, tras pasar a la fase de producción, caso del innovador carro ligero de combate «Trubia» de concepción nacional, cuyos primeros especímenes terminan así mismo recalando en el Grupo no solo para su evaluación, si no también, pasando a hacer uso de los mismos como simples herramientas de trabajo enfocadas hacia una función meramente formativa.

Tal es así que la unidad, presentando una limitada plantilla orgánica de clara estructura administrativo–lectiva, y orientada más bien hacia los aspectos del conocimiento, manejo y capacitación de los carros, que en los del empleo táctico y operacional de los mismos, comienza la regular impartición de distintos cursos organizados para tal finalidad, incluso proyectándolos más allá de los propios componentes del ejército, al autorizar el Ministerio de la Guerra incluir en ellos a oficiales de Infantería de Marina, como puedan ser los alféreces Carlos de Miguel Roncero y Basilio Fuentes Serna, destinados respectivamente en el Primer y Tercer Regimientos del citado Cuerpo, para asistir (en éste caso) al curso formativo correspondiente programado entre los días 15 de abril y mayo de 1928, no produciéndose mayores novedades significativas dignas de mención, hasta la movilización de la que es objeto el 19 de diciembre de 1930 una de las dos Secciones de Renault FT-17, al recibir la orden de acudir hasta Cuatro Vientos, en el madrileño aeródromo militar, ante un intento de pronunciamiento por parte de un grupo de aviadores.

Cuatro meses más tarde, es proclamada la II República como forma de gobierno en España a fecha 14 de abril. Luego de dos jornadas, una orden gubernativa del día 16 dispone la retirada en todos los emblemas militares al uso, tanto de la corona real, como de aquellas referencias o elementos alusivos a la monarquía, afectando así al único distintivo carrista en vigor, el cual no solo pierde el timbre, sino que las condiciones en las que se ha de obtener, unidas al mismo tiempo a la falta de unidades en las que poder ejercer los conocimientos obtenidos, sirven para que la presencia del mismo sobre las

guerreras de la uniformidad vaya paulatinamente cayendo en desuso, siendo cada vez más raro verlo. Aun así, no llega a ser derogado, circunstancia que permitirá ulteriormente el poderlo recuperar, aunque bajo otra morfología estética.

Es al mes siguiente, cuando como consecuencia de las algaradas y los gravísimos altercados de orden público acontecidos en las calles de Madrid, la autoridad gubernativa dispone que los carros existentes en la ECT así como varios de los llamados camiones protegidos disponibles en el Parque Automovilístico del Cuerpo de Ingenieros, acudan como elementos de disuasión a cubrir y proteger distintos puntos de interés, justo veinticuatro días antes en que por decreto de 25 de mayo de 1931 y dentro de una severa reforma restrictiva denominada como *Leyes Azaña*, sean creados dos Regimientos de Carros Ligeros de Combate, cuyas plantillas son publicadas el 5 de junio para ser organizados de forma efectiva (D.O. n.º 138) dieciocho días más tarde.

El Regimiento n.º 1 se establece de guarnición en el cantón militar de Pacífico (inmediaciones de Atocha) en Madrid, mientras que el Regimiento n.º 2, por su parte, se acuartela en uno de los pabellones de la clausurada Academia General Militar de Zaragoza. Cada uno de ellos, en la práctica, tan solo dispone en dotación de cinco carros, no dejando de resultar un tanto llamativo, que la Sección formada por los Renault FT-17 más modernos o menos desgastados, es decir, los correspondientes al lote adquirido en el año 1925 antes de efectuar el desembarco en Alhucemas, son los que integran el Primer Regimiento, mientras los más antiguos, son los entregados al Segundo, no llegando ninguno de los dos a ser equipado con nuevos vehículos, hasta el estallido de la contienda civil, aunque ello lo será bajo otras condiciones y circunstancias bien distintas.

En ambos casos, los carros inician su andadura en las dos nuevas unidades carristas íntegramente pintados en el que ya se ha convertido en habitual verde caqui monocolor, recibiendo como identificación un sistema muy parejo al utilizado diez años atrás, usándose la leyenda INFANTERÍA, rotulada en éste caso directamente en blanco por ambos flancos de la barcaza y por debajo de la torre, a la que acompaña el número de identificación individual de tres o cuatro dígitos, que originalmente les asignara en su día el Servicio de Automovilismo Militar a fecha de registro. El personal destinado en los dos Regimientos de Carros, ha de aguardar hasta el 21 de noviembre del año en curso para poder mostrar sobre su uniformidad un específico emblema de unidad, considerado como de naturaleza especial, que es creado para ser portado tan solo durante el periodo tiempo en el que los individuos estén destinados en éste tipo de unidades, consistiendo

éste en la figura plana, dispuesta hacia la diestra, de un carro Renault FT-17 fabricado en latón dorado, para ser colocado por encima del bolsillo derecho de la guerrera, así como en la hebilla del cinturón.

Paralelamente y de igual forma a como se recoge en la Orden Circular del mismo día (C.L. núm. 844) el personal del Grupo de Autoametralladoras-Cañón de

la División de Caballería acuartelado en Aranjuez, es así mismo también provisto con un emblema identificativo propio para la uniformidad, y en similares condiciones de uso que el de los carristas de infantería.

El emblema, consistente en la plana figura en latón dorado, mostrando el perfil –hacia la diestra– de un vehículo semioruga blindado del modelo Citroën-Kégresse P-16/29, y con el que inicialmente estaba pensado dotar el Grupo –tras las satisfactorias pruebas de evaluación a las que fue sometido un ejemplar llegado para examen– termina quedando tan solo como un curioso efecto uniformológico de excepcional uso, ya que una vez fabricados los emblemas y habiendo sido entregados a la unidad, debido a problemas de índole económica, la adquisición del blindado galo quedará en suspenso, siendo el Grupo finalmente dotado con el denominado Carro «Bilbao», de construcción nacional, armado únicamente con una máquina, y fabricado en las vizcaínas factorías de Sestao para dotar con él a las Secciones Especiales de Orden Público; vehículo que tan solo resulta ser un sencillo camión, revestido con un adecuado blindaje conformándolo como si de un autoametralladora fuese, pasando históricamente a constituir el primer vehículo de naturaleza blindada en dotar a una unidad del Arma de Caballería, nueve años después de la llegada a España de los primeros carros de asalto.



Primer distintivo de vehículo acorazado en el Arma de Caballería, 1931 (Col. del autor)

LA GUERRA CIVIL 1936-1939

Uniformidad y distintivos

El 18 de julio estalla en España la guerra civil. Las distintas fuerzas de ambos contendientes, la inician vistiendo –de manera común– la preceptiva uniformidad única en color caqui, que finalmente se declarara reglamentaria

en el año de 1926. Se mantiene sobre la misma y según corresponda interesadamente, aquellos elementos de todas las disposiciones y premisas introducidas con posterioridad a la fecha indicada, entre ellas, los especiales emblemas asignados tanto al Grupo de Autoametralladoras-Cañón como a los dos Regimientos de Carros de Combate, distintivo éste sobre el que se da una curiosa paradoja, pues terminará siendo usado, por igual e indistintamente, a lo largo de casi toda la campaña tanto por las tripulaciones de los carros de combate y otros vehículos blindados, bien de las tropas republicanas como nacionales, no desapareciendo completamente.

Sin embargo, en ambos bandos, con el avance de la contienda y el recibo de vehículos más modernos para cada uno de los dos ejércitos, pronto invitará a la sustitución de éste por otras insignias o emblemas representativos actualizados, de aspecto más moderno, evitando así (sobre todo en el Ejército Nacional) tener que hacer un uso no apetecible del mismo, bien por atender a una reglamentación que no resulta propia, o sencillamente quedar anticuadamente desfasado.

Con la llegada a territorio español en el mes de septiembre de los primeros carros Panzer I-A/B de origen alemán, y auspiciado –sin duda– por el mismo personal instructor germano que forma el denominado Panzergruppe Drohne de la Legión Cóndor⁸, los carristas nacionales pronto harán uso sobre la uniformidad, generalmente a la altura del pecho e indistinta posición, de una figura bien plana o cierto volumen en perspectiva, mostrando hacia la diestra la silueta del citado modelo de carro, el cual, terminará constituyendo el más habitual de los emblemas de esta naturaleza. A él se une un indeterminado resto de postreros ejemplares del Renault FT-17, que siempre se resistirán a desaparecer por completo, tal es así que a fecha 16 de noviembre de 1936, Ritter von Thoma, teniente coronel jefe de los expedicionarios terrestres teutones (coronel en España), se «inspirará» en su aspecto, para incorporarlo –en plata– a un particular emblema carrista destinado al personal bajo su mando, y ser concedido tras una permanencia mínima de tres meses en España, estando libre de sanción alguna; emblema éste consistente en la figura el referido carro galo, dispuesto hacia la diestra y situado bajo una prominente calavera, ambos circundados por una ovalada orla de hojas de roble, siempre sobre un elegante y exclusivo uniforme de servicio en color pardo o un mono o funda para trabajo, cuya prenda de cabeza –una característica boina negra, aderezada igualmente con una calavera por encima de

⁸ Una Orden de carácter reservado fechada por el Cuartel General del General Franco el día 3 de noviembre de 1936, establece el uso –siempre– del término «Negrillo», cada vez se haya de aludir al personal o material de procedencia alemana; de igual forma que se debe de emplear la denominación de «legionario», cuando éstos sean italianos.

una pequeña svástica– terminará resultando inconfundible y determinante a futuro. El coronel Von Thoma concluirá la contienda civil española regresando a Alemania, luciendo sobre su uniforme el descrito distintivo, pero fabricado en oro y regalado por sus hombres.

Por contra, aunque de forma pareja, el emblema del carro francés estampado en brillante latón dorado, gozará de un mayor protagonismo inicial entre los efectivos gubernamentales usuarios de éste obsoleto carro de combate, al ostentarlo en todo momento y de forma bien visible, prendido no solo en los omnipresentes monos o fundas, guerreras, chaquetillas cortas, tabardos, chaquetones de paño o cuero, de una variopinta y abigarrada vestimenta de lo más peculiar y sorprendente –pero de aspecto cada vez menos subordinado debido a su misma propia idiosincrasia–, sino también, realzando en cierto modo, las múltiples prendas y tocados de cabeza al uso de las más imposibles de las hechuras, entre las que no pueden faltar dispares tipos de gorras civiles así como gorrillos de inspiración y formato cuartelero, aunque artesanalmente manufacturados con tejidos a color, en alusiva representación de organizaciones o movimientos netamente políticos o laborales.

A todo ello, es a partir del mes de noviembre del mismo año cuando, como nuevo elemento del equipo carrista, a de sumarse otro cubrecabezas alternativo a las prendas ya existentes: la almohadillada chichonera, característica de todos aquellos carros y vehículos blindados de origen soviético, teniendo su referente de incorporación en los equipos rusos llegados a España como tripulaciones de los primeros T-26 B-1, y que en unión –indistintamente– del Renault FT-17, una vez organizado el Ejército Popular de la República, son incorporados a partir del 26 de septiembre de 1937 (D.O. Núm. 237) en el interior del emblema oficial de las Fuerzas de Tanques y Carros Blindados; emblema a portar sobre el bolsillo izquierdo de la prenda que corresponda, y compuesto por una rueda tractora dentada (de cierto aspecto similar a la existente en el mismo carro T-26 B-1) en color azul, sobre la que aparece encastrada una estrella roja de cinco puntas –de clara referencia ideológica– y mostrando en su centro la figura de alguno de los dos citados carros, bien observados de frente o posicionados ligeramente hacia su derecha.

El personal carrista de origen italiano –considerado «legionario»–, llegado con la primera compañía de carros Fiat «Ansaldo», y que pronto luego tomará el nombre de «Navalcarnero» (siendo uno de los oficiales de la misma el teniente Gómez Pérez, más conocido como «Bakali») hará inicial uso del propio escudo del Tercio, llevando superpuesto en el centro y orientada hacia la siniestra, la pequeña figura de una lata de sardinas o «Scattole di sardine», despectivo calificativo con el que es vulgarmente conocido entre sus usuarios



Principales emblemas y distintivos carristas, tanto nacionales como republicanos, usados a lo largo de la guerra civil (internet)

este rápido –pero no menos tortuoso–... ¿carro de combate?. Posteriormente, una vez reorganizado el CTV así como el denominado «Reagruppamento Carristi», su habitual presencia se hará extensible entre todos aquellos individuos Caballeros Legionarios del Tercio español llamados a tripular –junto al personal transalpino– los CV-3/33-35; vehículos sobre los que se llegarán a implementar a lo largo de la contienda ocasionales esquemas mimetizados de enmascaramiento, siendo el más común de ellos el basado en aplicar sobre el habitual monocolor verde grisáceo del «Regio Esercito», pequeñas manchas difusas en color marrón rojizo.

Identificación y pinturas en carros y otros vehículos

En el aspecto tanto cromático como identificativo de los carros y otro tipo de vehículos blindados afines a los primeros, cabe contabilizarse los denominados «Tiznaos», ocasionales vehículos de artesanal construcción, ampliamente presentes en todo el territorio, pero sobre todo en la zona republicana, y cuyo valor –en la inmensa mayoría de las ocasiones– resulta ser más moral que efectivo. Revestidos con las más recurrentes e insólitas de las soluciones de protección posibles, empleando desde sencilla borra obtenida de viejos colchones hasta chapas de acero colocadas alrededor de la completa carrocería de algún tractor, camión o incluso autobús –en ocasiones, conformadas con más o menos idea balística por el herrero de algún taller, valiéndose de apropiados medios de forja–, la armadura resultante llega muchas veces a sobrepasar de tal forma el peso, que se ven incapaces de superar el sencillo adoquín de cualquier acera, no dejando nunca de cumplir su función, acompañados como «estético aderezo» de instigadoras máximas o proclamas políticas de moral mensaje, pintadas a mano por doquier sobre el herrumbroso «carrozado» del que nace el apelativo de éstos vehículos, y cuyo estudio supera con creces el inicial objetivo del presente histórico trayecto a una centenaria celebración.

Frente a las unidades carristas del Ejército Nacional, sus homólogas republicanas centradas –fundamentalmente– en la Brigada de Blindados como principal de aquellas y acantonada en Alcalá de Henares, no son muy proclives a la aplicación sobre los vehículos de elaborados elementos tácticos o estructurales grafías identificativas. En la mayoría de los casos, un sencillo número ordinal, bien árabe para poder diferenciar un carro de otro dentro de la misma compañía, o bien, un guarismo de trazo romano, particular del batallón o brigada plasmados a brocha al frente de la barcaza, o alguna zona localizada en la torre, resultan elementos más que suficientes.



Distendida escena de la tripulación de un carro T-26B-1 republicano, localizado en algún indeterminado lugar de la madrileña Sierra de Guadarrama a comienzos de la contienda civil. Frente al elaborado esquema mimetizado, carece de otro tipo de elementos identificativos, salvo un sencillo numeral rojo pintado a brocha al frente de la proa (internet)

No pueden faltar en ocasiones junto a ellos la personal inscripción de algún tripulante ideológicamente influenciado, o incluso anagrama partidista, tal como se llega a dar en alguno de los arcaicos Renault FT-17 polacos llegados a Madrid en el mes de noviembre, para dotar al Regimiento de Carros Ligeros de Combate n.º 1, y que pasan ocasionalmente a ser tripulados por diversos individuos de las primeras Brigadas Internacionales arribadas España casi de forma pareja.

Los esquemas mimetizados —en general y siempre en su caso— dependerán en la mayoría de las ocasiones del escenario en el que operar, posibilidades de aplicación así como en el tipo de vehículos en el que plasmarlos, mostrando las más de las veces sinuosas manchas de gran proporción y en color arena u ocre, dispuestas en forma de anchas bandas envolventes, sobre el típico verde oliva ruso general entre las torres y barcazas, si bien, se llegarán a dar elaborados patrones de enmascaramiento y mimetizado, plasmando algunos esquemas obtenidos a base de manchas terrosas en forma de pequeños ovillos que no serán abundantes. Los carros tudescos arriban a España conservando íntegramente el atuendo de enmascaramiento vigente

en el «Heer» alemán mediados de los años treinta, así como un discreto emblema táctico identificativo en forma de irregular paralelogramo (figura geométrica representativa en la época, de un carro de combate en la tabla de signos convencionales militares) en color rojo o blanco, situado en la parte posterior de la barcaza, por debajo de la torre, como único –y nada comprometedor– indicio de aquellos regimientos de los que proceden los primeros carros, siendo agrupados inicialmente en un batallón de dos compañías, organizadas sobre el Regimiento de Infantería «Argel» n.º 27 de guarnición en Cáceres, y que es aumentado a una tercera en diciembre de 1936.



Pie a tierra, un joven oficial imparte instrucciones a dos bregados carristas legionarios. Las indumentarias «hablan» por sí mismas (internet)

Con la llegada de una posterior cuarta compañía, más sumando los carros capturados hasta estos entonces, resulta posible reorganizar el Batallón articulándolo en dos grupos de tres compañías, siendo transformado en bandera de carros de La Legión con idéntica organización táctica, hasta ser definitivamente convertida en agrupación de carros de combate articulando los primitivos grupos en dos batallones, los cuales contabilizan así un total de seis compañías –cuatro de ellas mixtas y dos de carros-cañón– y para las que su sistemático replanteamiento organizativo, invita a la necesaria adopción de un método que permita –orgánicamente– identificar en todo momento la unidad, encuadramiento y el vehículo en particular del que se trate, como final sustitutivo a una antigua y muy simplona forma todavía al uso, de otorgar y distinguir individualmente cada carro, mediante una letra del alfabeto.



Columna mixta de carros nacionales durante la fase final de la guerra. Advierntanse los diferentes elementos tácticos de identificación, pintados en torres y barcazas (internet)

Bien avanzada la campaña y durante el segundo semestre del año 1938, es introducido el amarillo como nuevo tercer color para usos de carácter identificativo, al resultar poco habitual que las distintas compañías (o efectivos de las mismas) que integran los grupos/batallones de carros, actúen reunidas en un solo frente o sector. Este color es sumado a los dos anteriores, intercalándolo ordinalmente entre ambos como segundo tono a considerar en una corta –pero más que suficiente– escalilla de tres colores distintos, y que respetando –siempre– la ordenada y repetitiva secuencia en la que han sido dispuestos, pueden ser combinados entre ellos en el interior de una figura geométrica, cuya forma externa (un rombo regular o «diamante» o bien un círculo o «escarapela») determina tácticamente el Primer o Segundo Grupo/Batallón, dentro de la Bandera o de la Agrupación de Carros de Combate, de tal forma que partidas –en su caso– longitudinalmente por la mitad, el color de la porción superior hace indicación de la Compañía, mientras el inferior representa a la Sección dentro de la anterior, teniendo así asignado el color rojo para identificar a la 1ª Compañía y Primeras Secciones, amarillo para la 2ª Compañía y Segundas Secciones y finalmente el blanco para la 3ª Compañía y terceras secciones.

Este válido y eficaz sistema se complementa de forma correspondiente con un número de tres guarismos, rotulado en blanco, bien al frente de las barcasas o en la parte posterior derecha de las mismas, en el que las centenas indican la Compañía, las decenas hacen lo propio con la Sección y finalmente la unidad refiere el número concreto del carro que ocupa dentro de la anterior, todo ello junto a la bandera roja y amarilla plasmada a la derecha de la mirilla de conducción o parte posterior, y que con la sistemática incorporación de personal legionario, así como el transitorio pase administrativo del Batallón de Carros de Combate a La Legión como Bandera de la misma en el mes de octubre, acompañará a la enseña bicolor y pintado en blanco, su consabido emblema del Cuerpo.

Trato específico merece de forma particular el carro T-26B-1, denominado «Vickers»⁹ por el Ejército Nacional, cuya manifiesta e inevitable superioridad frente a los Panzer I-A/B «Negrillos» pronto requiere la adopción de urgentes medidas con las que poder contrarrestar su poderío, de tal forma que en primera instancia, se llega a establecer una inicial gratificadora recompensa de 500 Pts. para todo aquel combatiente que logre apresar en perfecto estado de operatividad uno de éstos carros-cañón, generando la disposición una inmediata respuesta, sobre todo por parte de los soldados nativos regulares, que pronto llegan a convertirse en destacados captores desarrollando audaces tácticas de apresamiento.

⁹ Copia rusa del británico Vickers-Carden de 6 Ton. Tras la contienda civil, la denominación «Vickers» continuará siendo empleada en manuales y cartillas de entretenimiento periódico, bajo llamativas erratas de imprenta como «Wickers» o «Vickens».

Tras su incorporación a las filas carristas nacionales, y aun siendo identificado mediante la primera aplicación en sus barcasas de unas sencillas banderas bicolors, con las que se pretende evitar crear equívocos o confusiones no deseados entre las mismas tropas, alguno de los primeros T-26B-1 «Vickers» resulta destruido por el fuego de la artillería o aviación propios, manifestándose como insuficientes marcas, que obligan a la aplicación en la torre y por la parte externa de las escotillas, de la Cruz de San Andrés al igual que la portan los carros Panzer I-A/B «Negrillos», pero invirtiendo de principio su disposición, es decir, en blanco sobre fondo negro, como negras son igualmente unas grandes bandas de un inicial esquema mimetizado de enmascaramiento pintadas sobre el original verde oliva ruso utilizado durante el año de 1937, al que se suman grandes enseñas bicolor en el escudo del cañón así como parte posterior de la torre, llegando alguno de los carros a portar los colores nacionales en rededor de toda la torre.

Los carros capturados, inicialmente formando las 3ª y 6ª Compañías, terminarán finalmente integrándose en todas las restantes, recibiendo de forma paulatina y a medida de ir incorporándose a las secciones y compañías, los respectivos distintivos tácticos correspondientes a cada una de las mismas, y en las posiciones habituales citadas; estando ocasionalmente acompañados (dependiendo de la tripulación) por el yugo y las flechas de la principal formación política nacional, plasmado sobre los guardacadenas delanteros, a la par de ser aplicados los más regulares tonos ocres o arena en los esquemas mimetizados.

EL INICIO HACIA LA MODERNIDAD (1939/40-1953)

La dura situación de posguerra

Finalizada la contienda civil, y durante un periodo de tiempo en el que se abarcan cuatro largos años, el ejército debe de adecuarse orgánica y estructuralmente a la nueva situación nacional existente, a través de un largo proceso marcado por una inevitable situación de tremenda precariedad y limitados recursos de toda índole y naturaleza, siendo implementados una serie de cambios que dan como resultado la creación –dentro del Arma de Infantería– de cuatro Regimientos de Carros de Combate, a los que las circunstancias derivadas de la II Guerra Mundial elevan a cinco en 1940. Dotados todos ellos con vehículos y material supervivientes de la guerra, y que pese a un obligado proceso de reacondicionamiento, no impide disimular su manifiesto aspecto general de desgaste y fatiga, la estética de éstos sea un

factor que a partir de aquí, pase a cobrar cierta relevancia, convirtiéndose en un detalle referencial a considerar, sobre todo si han de hacer acto de pública presencia; por ello, es habitual en ésta época poderlos observar presentando en todas sus superficies unos elaborados y muy aparentes esquemas mimetizados de enmascaramiento, aplicados a pistola, combinando sobre un básico verde militar –sin matices– colores ocres y marrones, dispuestos en forma de grandes manchas envolventes de bordes difuminados.

El planteamiento identificativo de los mismos, tanto en las unidades como su encuadramiento estructural, es resuelto mediante la reiterada aplicación del ya conocido sistema que fuera establecido y utilizado durante la conflagración civil, repitiéndose y según corresponda, la combinación de dos colores en el interior de una figura geométrica, y que es necesariamente correspondido mediante un número pintado en blanco, formado por tres o cuatro dígitos colocados de forma próxima a la citada figura¹⁰.

Por lo común, y en sustitución del blasón legionario heredado de la pasada campaña, es plasmado en blanco el emblema del Arma de Infantería siendo –habitualmente– colocado al frente o proa de la barcaza, junto a las mirillas del conductor (al que posteriormente –caso del Regimiento de Carros n.º 1– se le añadirá en su centro, la figura de un carro «saliendo» de su interior hacia la siniestra) así como la Cruz de San Andrés, en negro sobre fondo blanco –cubriendo la total superficialidad de las escotillas situadas en las torres– cerrando así tanto el aspecto cromático como el identificativo de los carros, en unos regimientos en los que sus carristas han de vestir amoldándose (casi por obligada necesidad) a las prendas que buenamente les puede surtir el Cuerpo de Intendencia.

Nuevamente cobra aquí un gran valor el siempre socorrido (y no menos recurrente) mono o buzo, bien en el funcional color azul mahón o caqui, y que es usado para todo tipo de tareas, hasta el extremo de llegar a convertirse prácticamente en prenda única de vida. No todos los regimientos llegan a disponer de los mismos colores dada la general falta de existencias, por ello, es conocido como en el Regimiento de Carros n.º 3 de Valls se ha de recurrir a tener que echar mano de «inapropiados» monos ¡en color blanco!, de los que tradicionalmente viniera usando el personal mecánico de la aviación militar, y proporcionados por el cercano aeródromo sito en Reus. Como prendas de cabeza no pueden faltar en el apartado uniformológico la almohadillada chichonera

¹⁰ Durante los años sesenta, la creación de batallones de carros en las divisiones experimentales de Infantería, propiciará la creación y uso durante la existencia de las mismas, de un nuevo distintivo táctico de identificación, consistente en un pentágono invertido, a color, acorde al estipulado orden cromático de la escalilla, siendo introducido el azul como el propio de las Planas Mayores. Ulteriormente aparecerán otras formas y figuras geométricas como cuadrados, rectángulos e incluso barras, tanto verticales como horizontales.

cubrecabezas de origen ruso, y que combinada con el gorriño cuartelero o una sencilla boina negra de procedencia civil en la que llevar prendidas las divisas, son los tres principales tocados que complementan alternativamente el aspecto estético de los carristas en una época marcada por severas privaciones.



«Modas y modismos». Dos diferentes modelos de emblemas de instructor en carros de combate, implantados a comienzos de los años cuarenta, y que en significativo número, todavía se encontraban en uso a mediados de los años ochenta. El modelo adoptado en 1959, nunca terminaría por sustituirlos completamente (colección del autor)

En éste periodo de tiempo, que bien podría definirse como «de asentamiento», y en el que un esperanzador proyecto de nacional factura con apellido «Verdeja», no logrará finalmente superar dos innovadores prototipos, es cuando la Escuela de Aplicación y Tiro de Infantería, se encarga de retomar la impartición regular de cursos orientados, en principio, hacia todos aquellos jefes y oficiales interesados en la obtención del correspondiente título acreditativo de especialista o aptitud para el mando en unidades de carros de combate. No existiendo en la época –de momento y como tal– el diseño oficial actualizado para la uniformidad de un emblema o distintivo específico mediante el que se acredite visualmente al individuo que lo porta, bien el estar en posesión del mismo, o en su defecto, denote su destino en una unidad de carros, en primera instancia y por encima del bolsillo derecho de la sahariana o en su caso la guerrera de servicio y paseo, aquellos hacen circunstancial uso recurrente de alguno de los varios modelos de emblemas carristas que se emplearan durante la contienda civil, siendo protagonista en ellos el teutón Panzer I, bien presentado en forma de silueta plana dispuesta hacia la diestra, o reproducido «en posición de marcha» y cierta perspectiva volumétrica.

Confeccionados en dorado latón, y pudiera ser que debido su aspecto un tanto simplón (acompañados en los cuellos por el emblema del Arma de Infantería) motiva el sustituirlos, aconteciendo así buscar el origen y se retome para su puesta al día, del histórico primer modelo de distintivo carrista declarado reglamentario, siendo éste el que se estableciera el 8 de septiembre de 1923 y que gracias a no haber sido derogado, permite no solo su recuperación, sino también una actualización del mismo, y en la que los dorados fusiles que

siguen estando cruzados, son ahora más abiertos, puestos en aspa, siéndoles retirado el ramo de laurel (caso de no haber intervenido previamente en combate un mínimo de seis meses) y colocando en su intersección el descrito carro Panzer I en color plateado sustituyendo al original Renault FT-17.



Continuación a las «modas y modismos». Modelos de emblemas de instructor en carros de combate, introducidos a partir tanto de la llegada del material estadounidense, como durante la realización en los años ochenta, del curso específico sobre el carro AMX-30E (colección del autor)

Estas limitadas modificaciones permiten aquí situar la fecha 8 de mayo de 1940 y en la llamada línea del tiempo, el concepto que, a posteriori, se dará en nombrar como «el criterio de las modas y modismos», o aquella corriente –según época y tendencias– de plasmar sin el respaldo de reglamentación u oficio alguno que lo determine y establezca, el modelo de carro de combate que, en concreto, ha de figurar en el distintivo. Con la llegada del carro Panzer IV-H «Maybach» a finales de 1943 mediante el Plan Bär, su figura pasa a formar parte del emblema, aunque nunca terminará por sustituirlo completamente.

Dependiendo –sobre todo– del fabricante de este tipo de efectos de uniformidad y militaría, así como del gusto personal del individuo usuario del mismo, ambos modelos de emblemas terminarán coexistiendo juntos hasta bien entrada la década de los años ochenta, en unión de un tercero, el cual pasará a incorporar la figura de un carro M-47 estadounidense a partir de su llegada a suelo español en el mes de febrero de 1954.

Un postrero cuarto emblema –completamente plateado– y que aparecerá durante la primera mitad de la citada década, incorporando un carro AMX-30, más como un distintivo de curso específico, particular y acreditativo sobre éste modelo de carro en concreto, constituirá el eslabón de cierre en la histórica secuencia que se abriera en 1923.

Los individuos de las clases de tropa, por su parte, y según establecía en su momento diecisiete años atrás la misma Real Orden Circular ya anotada igualmente, reciben un distintivo específico para ser nuevamente colocado en el brazo izquierdo de la sahariana en vigencia, aunque «adaptando» ligeramente a su



Distintivos de la función carrista a comienzos de los años cuarenta.
Izquierda: Soldado del Arma de Infantería. Derecha: Soldado del Arma de Caballería (internet)

condición el original diseño, al incorporarlo de forma más funcional en el interior de una pequeña placa ovalada de latón dorado y estampada en detalle, mostrando sobre fondo de color rojo un carro Panzer I, dispuesto esta vez en sentido inverso a como es portado en el pecho por la oficialidad, es decir, orientado hacia la diestra, y colocado por encima de los dos consabidos fusiles cruzados en aspa.

Este emblema, en adelante, denotará siempre de su portador una función, la de carrista, no así una titulación o especialidad alguna, no teniendo éste mayor recorrido de vida, al caer en desuso y posterior olvido tras el significado año de 1943. Es en este año cuando resulta sustituido por un nuevo emblema, igualmente en latón dorado, puesto ahora al pecho, bastante más sencillo y práctico, mostrando sobre un interior rojo, la figura de un carro Panzer Mod. I-B o IV-H «Maybach» (una vez más, dependiendo siempre del fabricante y suministrador a las unidades de este tipo de efectos) en una placa de formato semiovalado. Su inicial finalidad es la de ser usado por las clases de tropa, incluso en su uniformidad de servicio y paseo (la cual llegará a alcanzar una vigencia de uso hasta casi mediados de los años ochenta) si bien, terminará igualmente siendo utilizado por todo el personal carrista de infantería (incluidos cuadros de mando) aunque tan solo sobre en el uniforme azul mahón, introduciéndose a posteriori una variante de este mismo distintivo, pero en fondos azul y ulteriormente verde.



Distintivos de la función carrista adoptados a partir de 1940 para Infantería, Caballería y su variante en tropas de montaña, así como el emblema específico para los componentes de la Batería –Experimental– de Cañones de Asalto (Cols. del autor y Bg. Cab. J. Mohán Romero)

El Arma de Caballería –en su conjunto y por su parte– se mantiene a la zaga de la tecnificación, y en ella, la necesaria apertura doctrinal hacia nuevos planteamientos que permitirían comenzar entenderla a futuro, al margen del equino como «eludible» elemento existencial. De forma casi testimonial, los regimientos que pasan a ser encuadrados en el Instituto de Dragones, además de diversas motocicletas, son dotados con distintos modelos de autoametralladoras ligeras y de cañón, bien de los llegados a suelo español procedentes de la Unión Soviética como los BA-6, o en su defecto, de modelos fabricados en la que fue zona republicana, tales como los ZIS-5 de dos ejes Chevrolet-1937, aunque manteniendo un inevitable aspecto estético externo muy en la línea de los primeros. Los carros (siendo benévolo al así denominar a alguno de sus modelos, y que siguen siendo vistos con cierto rechazo por algunos grupos de los llamados «jinetes de la vieja escuela») pasan también a engrosar tímidamente las filas de los escuadrones.

Para las tripulaciones de estas decrepitas monturas aceradas, sean cuadros de mando o tropa, de forma única e indistinta pero no así en todos los regimientos, es adoptado un emblema específico de función, en similares términos y condiciones al empleado concretamente por los carristas de tropa en infantería, aunque en éste caso, para todos y colocado siempre por encima del bolsillo derecho de la sahariana o bien guerrera, son mostradas sobre un azul celeste interior de una chapa ovalada troquelada en latón o metal blanco, dos lanzas con banderolas nacionales, en cuya intersección aparece dispuesto en posición de marcha hacia la diestra un carro de modelo inspirado en un T-26B «Vickers».



Distintivos carristas en el Arma de Caballería. Años cuarenta y cincuenta respectivamente (Cols. del autor y Bg. Cab. A. Gil Fernández)

El distintivo es acompañado por el emblema del Arma de Caballería en los cuellos, así como en el frente del personalísimo gorrillo isabelino de airoso madroño enflecado en azul y plata, no llegándose a generalizar, si bien, un significativo número del mismo distintivo –ya siempre y únicamente circunscritos al uniforme azul mahón de instrucción y campaña–

continuarán siendo empleados ulteriormente por algunos cuadros de mando, a título personal y bajo consentimiento de la superioridad. Algunos serán vistos durante la campaña de Ifni-Sáhara entre 1957/58, mientras otros continuarán vigentes –casi a modo de anecdótica curiosidad–, incluso en épocas más contemporáneas, llegado el final de los años setenta, coincidiendo para entonces y al mismo tiempo, con otro tipo de emblemas y distintivos de concepción y hechuras más modernos.

Con fecha 27 de enero 1943 es oficialmente aprobado el Reglamento de Uniformidad del Ejército de Tierra, RUET-43, un auténtico y obligado «vademécum» referencial sobre el atuendo castrense español, y en el que las tripulaciones de los carros de combate encuentran su particular hueco, al ser descrito tanto el específico uniforme a vestir, como aquellos elementos a él afines (excepción hecha de los emblemas y distintivos, salvo los rombos de losange para cuellos o solapas) estando éste compuesto por un mono o funda en azul mahón, al entenderse que por justificados razonamientos de limpieza e higiene, se trata de un color «sufrido» y en el que dada su tonalidad, las inevitables manchas resultantes producto de las tareas propias del entretenimiento y trabajo en los carros, visualmente, podrán pasar más desapercibidas.

Este uniforme de tipo privativo es ilustrado en el RUET-43 mediante una artística viñeta a color, en la que es posible observar como los bolsillos son interiores y provistos de cierres metálicos por cremallera. No obstante, este detalle terminará siempre variando en función de la contrata textil o suministrador de las prendas, existiendo otros modelos de similar hechura pero dotados de botonadura, siendo igualmente reseñables, aquellas partidas entregadas a vestuario y carentes en los hombros de las necesarias trabillas, mediante las que sujetar el siempre incómodo, inútil y peligroso (entiéndase, a bordo de los carros) correa de cuero, así como las divisas. Esta circunstancia invitará en adelante a tener que aplicar en éste uniforme, una práctica de uso muy extendida en la época y ya vista en otras uniformidades al estilo, como es la de portar las divisas a la altura izquierda del pecho, colocadas sobre un soporte rígido en forma generalmente rectangular, y más familiarmente conocido como «galleta», cuyo color de fondo, variará en función del Arma de servicio del individuo portador de la misma: rojo para el Arma de Infantería (así mismo, por extensión, como genérico color, al ser el igualmente representativo del Ejército de Tierra) o azul celeste, purísima o María Cristina, en el caso de las unidades del Arma de Caballería.

Como complementos, una chichonera semiesférica cubrecabezas, confeccionada en cartón prensado y recubierto de cuero (copia «a la española» de una chichonera provista de cogotera, y muy parecida a la traída a España

por los combatientes italianos del CTV durante la contienda civil), así como una boina negra, armada, cuya morfología recuerda –en cierto modo– a una similar prenda que, en tiempos, era la particular del Panzerkorps alemán, e igualmente empleada con profusión durante la conflagración civil, mostrando al frente en latón dorado el emblema del Ejército de Tierra, siendo destacable que durante un periodo cercano a los quince años, será –dentro de la uniformidad– la única prenda de cabeza en su género y naturaleza, terminando por adquirir entre sus muy distintos usuarios nombres tan variados como «Boina Lepanto», «de seta» y muy posteriormente «Boina Miláns», en clara referencia al general que hará de la misma una de sus más icónicas estampas.



Componentes del Regimiento de Carros de Combate «Alcázar de Toledo» n.º 61 durante los años cuarenta, vistiendo diferentes indumentarias. A destacar la boina negra carrista establecida por el RUET-43 (internet)

A la recepción de veinte carros Panzer IV-H «Maybach» en el mes de diciembre de 1943, sigue una decena de StuG-III, siendo identificados en los flancos mediante guarismos de color rojo perfilados en blanco, y aplicados sobre la rugosa protección antimagnética zimmerit que portan de origen. Armados con una pieza de 75/48 mm. y bajo el concepto de cañones de asalto, se decide reunirlos de forma homogénea en una sola unidad, tipo batería, de la que se encarga –con el término de «Experimental»– la Escuela de Aplicación y Tiro de Artillería, vistiendo de faena a sus componentes exactamente igual a como lo están los carristas –incluido un específico emblema ovalado

de función¹¹, genéricamente coloreado en rojo y a portar sobre el pecho—constituyendo ambos medios acorazados el que bien podría denominarse como «broche de oro» a un intenso y no menos transcendental año, en el que además de ser creada la División Acorazada (de la Reserva General), son reducidos a tan solo a tres el número de Regimientos de Carros por la disolución de los números 3 y 4, cuyas plantillas solamente contemplan una Compañía con material.

Gracias a la institucional reforma emprendida del 1 de enero de 1944, se determina la concesión de nombres propios a regimientos y batallones independientes, de tal forma que el madrileño Regimiento de Carros n.º 1 pasa a denominarse «Alcázar de Toledo» n.º 61, el Regimiento de Carros n.º 2 ubicado en Sevilla se convierte en el «Brunete» n.º 62 y finalmente el norteafricano acuartelado en Laucién, recibe el nombre de «Oviedo» n.º 63; disposición gracias a la cual e igualmente, ciertos a batallones de carros independientes reciben así mismo los suyos propios, aunque sin llegar a efecto práctico, al no formalizarse su creación.

Ello permite un reparto más racional del cada vez más que paupérrimo material disponible, el cual comienza a ser íntegramente pintado en el monocolor verde caquí, sin perder los planteamientos identificativos anteriormente descritos, recayendo sobre los nuevos vehículos llegados de Alemania, y pese al limitado número de ejemplares, el aporte de un más que necesario «aire fresco». Las tripulaciones pasan por primera vez a gozar a bordo de equipos de radio e interfonía, mediante auriculares y laringófonos, hasta entonces inexistentes en otro tipo de carros y blindados en servicio, viéndose por ello obligadas a mantener las comunicaciones e impartir órdenes mediante las más inverosímiles de las ocurrencias y perspicacias, teniéndose para ello que valerse incluso de largos punteros o cuerdas anudadas en las hombreras, de las que poder jalar.

*El amigo norteamericano. Nuevos materiales para nuevos tiempos
(1954/1975)*

En el marco de nuevo orden político y geoestratégico mundial surgido tras la finalización de la II G.M., a fecha 23 de septiembre de 1953, son firmados entre los gobiernos de España y los Estados Unidos de Norteamérica los primeramente denominados como Pactos de Madrid; Acuerdos de

¹¹ El emblema es ostentado por todo el personal, sin distinción, en las prendas de instrucción y campaña, pero solamente en las de servicio y paseo de las clases de tropa.

Defensa y Cooperación Mutua gracias a los cuales, cinco meses más tarde, es descargado en el puerto de Cartagena el primero de los envíos regulares de suministro y material militar contemplado en los susodichos acuerdos.

Estas entregas permiten dar entrada progresiva a una serie de nuevos carros de combate, así como otro tipo de vehículos, tanto blindados como de los llamados «de piel blanda», que van a permitir al ejército en su conjunto, afrontar una nueva era con mayores –y hasta estos momentos– casi impensables medios, tanto en cantidad como de una cierta calidad. Por su misma propia naturaleza como Gran Unidad única en su género dentro del ET y en primera instancia, es la División Acorazada, la encargada de recepcionar para el Regimiento «Alcázar de Toledo» n.º 61, los primeros ejemplares del innovador M-47, y por extensión –dentro de la misma– otras unidades de infantería, caso de los Regimientos «Saboya» n.º 6 y «Asturias» n.º 31 que ven ampliar sobremanera sus posibilidades, tanto operativas como tácticas, al ser dotadas con específicos vehículos mecanizados –vulgarmente conocidos como «carriers»–, del tipo semioruga y en varios de sus distintos modelos, para poder dotar a uno de sus respectivos batallones.

De forma muy similar a como acontece con la Infantería en el seno de la misma División, la Caballería representada a través del Grupo de Dragones de «Alfambra», se suma al proceso de nueva dotación material, recibiendo para sus Escuadrones –tanto los Ligeros como el de Carros Medios– los correspondientes M-24 y M-47, de los que igual y respectivamente, pueden beneficiarse en la División de Caballería –aunque tan solo mediante una «testimonial» Sección de Carros Ligeros en cada uno– los Regimientos «Santiago» n.º 1 y «Pavía» n.º 4, añadiéndose en el reparto los Regimientos «Calatrava» n.º 2 y «Almansa» n.º 5, los cuales pueden equipar un Escuadrón de Carros Medios respectivamente.

Estas incorporaciones no resultarían entendibles sin el importante respaldo de un sustancial número de ejemplares del Coche Ligerio Todo Terreno ¼ Ton. –el conocido popularmente como Jeep– constituyendo ambos medios de acción, un sólido tándem en el que basar el impulso –largamente esperado– mediante el que poder afrontar una más que necesaria mecanización del Arma bizarra por antonomasia, aunque lamentablemente, el retraso ya generado no podrá llegar a enmendarse.

En paralelo y de igual forma en ambas Grandes Unidades, la artillería puede iniciar el definitivo trámite de autopropulsión de algunos Regimientos y Grupos mediante los obuses M-37 de 105/22,5 mm. y M-44 de 155/23 mm., pasando a dotar el Regimiento de Artillería n.º 13 en el que se dejan de remolcar otro tipo de piezas hasta éstos momentos bajo responsabilidad de los canadienses camiones blindados C-15TA –más conocidos en España

por el familiar nombre de «Trumphies»– dándose un similar proceso en el Regimiento de Artillería a Caballo n.º 19 aunque limitado tan solo a un Grupo de M-37.

Es tiempo, por tanto, para que la Escuela de Aplicación de Caballería y Equitación del Ejército inicie también la impartición regular de cursos encaminados a la instrucción y adiestramiento de aquellos jinetes, que vestidos en adelante con mono azul mahón y tocados con boina negra, van a convertirse igualmente en carristas. Se pudiera focalizar en este centro el origen o inicio cronológico, por el que ciertos jefes y oficiales de innovador talante, pero no menos respetuosos con las más intrínsecas de las tradiciones, por iniciativa propia y a título particular –aunque gozando siempre para ello de un cómplice guiño de inmediato superior consentimiento– comienzan a sustituir en la boina el emblema del Ejército de Tierra por las tradicionales lanzas plateadas, y que hasta los años treinta, realizaban característicamente las gorras de plato.

Este hecho, pese a las ocasionales cortapisas, restricciones y negativas a su uso que se darán por parte de ciertas altas instancias (apoyándose para ello muchas veces, en una falta de regulación oficial en concreto de las mismas), llegará a futuro casi a convertirse en una de las prácticas más habituales y extendida (aunque condicionada –en la mayoría de las ocasiones– por las existencias y posibilidades), alcanzando prácticamente a la totalidad de los cuadros de mando carristas en casi todos los Regimientos de Caballería y algunas otras unidades de entidad Grupo.

La práctica alcanzará posteriormente distintas formas particulares e interpretativas, tal y como acontecerá en su momento durante la recta final de los años setenta, cuando el Regimiento «Lusitania» n.º 8 comenzará a colocar en el frente de la boina carrista su inconfundible calavera sobre lanzas (familiarmente conocido por «Timoteo»), o como otras muchas, partir del año 1977, terminarán –además– por ser timbradas con una plateada corona real.

Es destacable que la falta tanto de lanzas como de coronas en un sustancial número de unidades (básicamente, en las de moderna factura –caso de los Grupos Ligeros de Caballería de las BRIDOT nacidos en 1965– pero sobre todo, en aquellas que pudieron ser sacudidas por muy dispares avatares de reciente naturaleza histórica, y por los que se perdió gran cantidad de patrimonio de todo tipo y naturaleza) no será óbice para que sean muchas veces suplidas por el orgullo y espíritu del buen hacer personales. Serán adquiridas a título particular en establecimientos civiles del gremio de efectos militares, al haberlas éstos recuperado del «olvido comercial» en el que se encontraban... desde los lejanos tiempos en los que la mecanización y acozamiento del Arma eran poco menos que utópicos.

Pese a registrarse de por medio un prolongado espacio de tiempo, -que terminará abarcando algo más de un quinquenio- para el inicio de la paulatina (pero no siempre general), implementación práctica del anterior citado hábito por parte de otras unidades de caballería, la histórica excepción al mismo es materializada antes de concluir la propia década de los años cincuenta, cuando participando en el tradicional desfile anual de La Victoria, se accede a que las tripulaciones carristas del Grupo de Exploración Dragones de «Alfambra» de la División Acorazada, coloquen sobre las boinas (a su izquierda y junto al reglamentario emblema frontal del Ejército de Tierra que no pueden sustituir por las plateadas lanzas), un pequeño gallardete farpado en color azul purísima, portando en su interior el emblema del propio Grupo, en tanto que los distintos vehículos encartados en la magna parada militar, íntegramente pintados en un pulcro y reluciente verde caqui, continúen mostrando plasmado sobre corazas, protecciones y carrocerías el blasón divisionario sobre dos lanzas, que por primera vez, fuese implantado en el año de 1957¹².

Dos llegan a ser –precisamente– los Grupos Expedicionarios de Caballería que, respectivamente, son organizados por los Regimientos «Santiago» n.º 1 y «Pavía» n.º 4 para ser remitidos hasta las lejanas tierras saharauis africanas, el primero a El Aaiún y el segundo a Villa Bens, e intervenir en la campaña que allí acontece, siendo para ello necesario la preliminar búsqueda de un material que les equipe pero del que no se dispone, dando como resultado la adquisición para el primero de ellos de diez ocasionales «Hércules», Autoametralladoras M-8/20 adquiridos de tercera mano en Francia; mientras el segundo logra reunir en un solo Escuadrón un máximo de siete carros de combate M-24 así como algunos semiorugas estadounidenses del modelo M-5 carentes de armamento, detalle éste (entre otros) que apunta hacia la verosímil posibilidad que éstos últimos vehículos, fuesen previamente adquiridos en alguno de los múltiples centros de suministro y venta de excedentes militares localizados en Centroeuropa tras la financiación de la II G.M.

El bravo comportamiento demostrado en todo momento a lo largo de las operaciones realizadas en la llamada campaña de Ifni-Sáhara, así como la adecuación de los medios al terreno, servirá para constituir durante el proceso de pacificación, el punto de partida inicial en el que apoyarse para dar nuevamente entrada en La Legión, a unidades representativas del Arma tras casi una treintena de años de ausencia, teniendo desde entonces cada Tercio Sahariano un Grupo Ligero integrado en sus respectivas estructuras.

¹² No deja de resultar un detalle ciertamente llamativo, puesto que no será hasta bien entrada la década de los años sesenta, cuando las unidades de la División Acorazada, comiencen todas a generalizar la costumbre de plasmar en vehículos y material el inconfundible y característico blasón divisionario.

Mientras tanto el Estado Mayor Central del Ejército, dada la necesidad de unificar y definir la legislación/normativa existente al respecto, por lo que a la existencia y uso de un emblema específico representativo que acredite a los distintos cuadros de mando, y por extensión a los cabos primeros, estar en posesión del título de jefe especialista de carros de combate o bien de instructor de los mismos, mediante una orden fechada a 4 de febrero de 1959, establece y reglamenta una serie de nuevos distintivos, tanto de infantería como de caballería. Todos estos distintivos bajo un común formato, hechura y aspecto generales, mediante los cuales –en principio y teóricamente– se pretende ir retirando progresivamente todos aquellos otros emblemas «alternativos» de los que se hace consentido uso, y que en la práctica, tanto el apego como el talante personales de sus respectivos usuarios, lograrán en muchos casos que hasta bien entrada la década de los años ochenta, los antiguos modelos de «relativa dudosa oficialidad» así como los de nuevo cuño, resulten coetáneos al mismo tiempo, incluso entre los componentes de una misma unidad.

Los nuevos distintivos son metálicos, en forma verticalmente ovalada, llevando en su interior sobre esmalte, sea rojo o azul purísima (para jefes y oficiales) sus armas representativas, y en cuyo centro aparece sobrepuesto un carro de combate plateado de modelo indefinido dispuesto en posición de marcha hacia la siniestra. El emblema, en iguales condiciones, es sin esmalte para los suboficiales y cabos primeros y en todos los casos, suspendido por la parte inferior, presenta una barra roja por cada año de servicio prestado o ejerciendo destino como carrista, siendo cuatro barras rojas sustituidas a los cinco años por una barra dorada. En caso de intervención en combate, mínimo seis meses, el emblema mostrará en rededor un ramo de hojas de laurel en color verde.



Emblemas de común formato –aunque distinto fabricante– para jefe instructor en carros de combate en infantería y caballería, establecidos en 1959. Adviértase el detalle de los laureles, como indicativo de haber intervenido en combate (Cols. Bg. Cab. J. Mohán Romero y autor)

En cualesquiera de los modelos descritos, será fabricado por distintas firmas, y aunque la apariencia general será muy similar entre ellos, la impronta particular de cada una se verá plasmada en el emblema de su manufactura industrial, bien reproduciendo un carro Panzer IV-H «Maybach» muy similar al recogido en el mismo blasón de la División Acorazada, u otro asemejado a un M-47, destacando de entre todos un peculiar modelo de emblema, que siempre bajo particular encargo, realizará artesanalmente un tradicional establecimiento madrileño del gremio de la joyería, con esmaltados rojos o azules de inigualable calidad y plasticidad.

La bienintencionada reforma de 1960

Se viven tiempos de grandes cambios a través de una profunda reforma, cuyo alcance pretende ser no solo moderno, si no también ciertamente innovador. Las tradicionales doce Divisiones de Infantería existentes son reducidas a tan solo ocho, recibiendo el apellido de Experimentales, teniendo todas ellas asignadas de forma orgánica un Batallón de Carros así como una Agrupación Blindada de Caballería. Sin embargo, la evidente realidad y la siempre inevitable disponibilidad de los medios existenciales solo proporcionan material acorazado para dotar únicamente a tres, las cuales y a partir de la primavera de 1961, reciben los institucionales nombres de «Guadarrama» n.º 11, «Guzmán El Bueno» n.º 21 y «Maestrazgo» n.º 31, sumándose a éstas las Divisiones Acorazada y de Caballería bajo los nombres de «Brunete» y «Jarama» respectivamente.

Las tres primeras, por su misma nueva creación, reciben un blasón o escudo identificativo, alguno de ellos en formatos y hechuras bajo diseño contra todas las leyes de la heráldica establecida, debido –en gran parte– a tratarse en la época, de una disciplina sobre la que muy pocos cuadros de mando patentizan un básico conocimiento regulador. A todas ellas, como principales Grandes Unidades operativas organizadas y equipadas con más o menos vehículos acorazados, deben así mismo añadirse tres Brigadas Blindadas de Caballería para Cuerpo de Ejército (más intencionadas que reales así como efectivas), y que teniendo su procedencia de un anterior Regimiento del Arma, reciben los nombres de «Montesa» n.º 1, «Hernán Cortés» n.º 2 y «Castillejos» n.º 3, estableciendo su guarnición en Madrid, Badajoz y Zaragoza respectivamente.

Estos nuevos escusones o escarapelas –sean metálicos o impresos sobre tela– además de ser artísticamente plasmados –con más o menos arte– sobre las corazas, blindajes y carrocerías de los propios vehículos, comienzan a ser igualmente portados en el brazo derecho de la uniformidad, bien de servicio y paseo, así como ulteriormente en la de instrucción y campaña.



Toda una revolución en su momento: un M-47 perteneciente al Batallón de Carros de la División Experimental –Pentómica– «Guadarrama» n.º 11.

A destacar el distintivo táctico y su forma, para este tipo de unidades, pintado en la parte posterior del cofre de la torre (internet)

Es destacable que al hilo del importante proceso en curso, el uniforme del personal carrista comienza a ser objeto de un cierto «refinamiento» funcional, al irse prescindiendo paulatinamente del habitual mono o funda en favor de dos prendas independientes, siempre en color azul mahón, manteniendo los bolsillos por cierres a cremallera y compuesto por una chaquetilla corta tipo cazadora y unos pantalones «noruegos» con frunce elástico de ajuste inferior, permitiendo de esta forma una mayor desenvoltura corporal, más holgada y cómoda dentro de los carros. Los vehículos –por su parte y en general–, así como el diverso material pesado, sobre todo en aquellos que dotan a las unidades de la 1ª Región, o bien, participan habitualmente en la tradicional magna parada militar anual que se celebra en Madrid, durante casi un quinquenio, desfilan íntegramente pintados mostrando un aparente mimetizado de enmascaramiento (conocido como camuflaje pentómico) dispuesto a pistola sobre el preceptivo verde caqui de base; formado éste por una lograda combinación sinuosa de manchas superpuestas en oportunos colores marrón tierra, marrón rojizo y ocre, para las que no se sigue un patrón predeterminado de aplicación, variando por ello entre las unidades usuarias, e incluso entre los vehículos de las mismas.

De tamaña guisa cromática, gran parte de él toma parte en el rodaje de la película «The battle of Bulge» (La Batalla de Las Ardenas), retirándosele

tan solo las numeraciones tácticas, así como aquellos elementos de identificación propios al uso, siendo sustituidos por grandes estrellas blancas de cinco puntas, cubriendo así el rol de las fuerzas norteamericanas evolucionando en unas supuestas tierras belgas, cuyos escenarios naturales los aportan las provincias de Madrid y Segovia¹³, en tanto que, al menos, dos compañías de M-47 pertenecientes al Regimiento de Infantería de Carros de Combate «Alcázar de Toledo» n.º 61, e íntegramente pintados en un irreal color gris general, hacen las veces de poderosos «Tigres» alemanes, recreando cinematográficamente una de las últimas batallas decisivas de la II GM.

Tiempo de enmiendas. La reforma de 1965

Mediada una década que es ya considerada en ciertos ámbitos y aspectos como ciertamente vanguardista, resulta manifiesta la imposibilidad de continuar manteniendo en vigor ocho Divisiones de Infantería Experimentales (aunque solamente tres dispongan de material acorazado), resultando más que necesario acometer nuevamente una gran reforma estructural, la segunda en poco más de cinco años y por mor de la cual, siguiendo en ésta ocasión un planteamiento defensivo nacional similar al vigente en Francia, el Ejército de Tierra pasa a ser vertebrado en tres grandes elementos claramente diferenciados: las Fuerzas de Intervención Inmediata FII, las de Defensa Operativa del Territorio DOT y finalmente una gran Reserva General RG.

A través de las mismas y de las distintas unidades que las integran, se busca armonizar en la práctica y enmendar una inevitable realidad: la falta física –en casos muy determinados– de aquellos recursos, medios materiales y elementos mínimos necesarios con los que poder sustraer del papel, la teórica plantilla orgánica que presentan una serie de unidades contempladas en la anterior gran reforma de 1960. Y es en el marco de ésta, conocida como «Reforma Menéndez Tolosa», la adecuación gracias a la cual, se puede iniciar un proceso evolutivo de moderno y cercano alcance –abierto en el ámbito material– por el que se da entrada al «innovador» transporte mecanizado M-113, así como al carro de combate M-48 y el lanzapuentes sistema tijera M-60 con destino a los zapadores vinculados a las unidades mecanizado acorazadas; vehículos todos ellos de origen estadounidense y llegados a España bajo los Acuerdos de Defensa y Cooperación Mutua plenamente vigentes.

¹³ Durante los años sesenta, el territorio español se convertirá en un gran escenario cinematográfico, siendo filmados –con destacada participación de efectivos, tanto del Ejército de Tierra como del Aire– películas como «Patton» o «La Batalla de Inglaterra», entre otras.



El siempre espectacular carro lanzapuentes M-60 AVLB, ha constituido desde su llegada en 1.968, uno de los ingenios más punteros y representativos de los zapadores acorazados dentro de sus distintos y variados medios de trabajo, existiendo para él mismo un específico curso sobre su manejo (Col. Bg. Cab. J. Mohán Romero/internet)

Las Divisiones de Intervención quedan reducidas a tres, en las modalidades de Acorazada, Mecanizada y Motorizada, no cambiando de denominación y tomando por número ordinal aquél de las Regiones Militares en las que se acantonan, resultando así la División Acorazada «Brunete» n.º 1, la División de Infantería Mecanizada «Guzmán El Bueno» n.º 2 y la División de Infantería Motorizada «Maestrazgo» n.º 3; todas ellas organizadas a tan solo dos de las tres Brigadas que, sobre el papel, las componen orgánicamente, disponiendo –además– todas ellas de un Núcleo de Tropas Divisionarias, siendo correlativamente identificadas como Brigadas Mecanizada XI y Acorazada XII en la primera de las divisiones, Brigada Mecanizada XXI y Motorizada XXII en la segunda, y finalmente Brigadas Motorizadas XXXI y XXXII en la tercera.

Por su parte, las Divisiones de Montaña «Urgel» y «Navarra» de la DOT (cada una, con un Regimiento Acorazado de Caballería en su Núcleo de Tropas Divisionario) toman por ordinales los guarismos 4 y 6 respectivamente –según sus correspondientes despliegues territoriales– en tanto que la División de Caballería «Jarama» (pese a los faltantes) es convertida en Brigada, con una significada connotación, de la misma forma que otras Grandes Unidades de similar configuración y potencialmente encuadrables –según necesidad– en un supuesto Cuerpo de Ejército: su capacidad de rápida e inmediata intervención como si perteneciesen a las mismas FII.

Es adquirido por compra directa un nuevo modelo de vehículo, el cual viene a enriquecer el parque de medios blindados existente en general, y del Arma de Caballería en particular, estando representado por el autoametralladora ligera y de cañón Panhard AML-245 de origen galo, cuyo primer destino (a partir del mes de marzo de 1967), íntegramente pintadas en un desierto amarillo mostaza y luciendo en sus torres las armas del santo patrón Santiago, son los Grupos Ligeros Saharianos, de los igualmente Saharianos Tercios de La Legión, para cuyas tripulaciones se dispone como atuendo «alternativo» al característico y tradicional verde grisáceo del Cuerpo (ése al que se le llama sarga.....) puedan igualmente vestir el azul mahón de los carristas, incluida boina negra, aunque con el emblema del Ejército de Tierra al frente, siendo prenda de cabeza que, ciertamente, no termina por agradar.

Para este nuevo vehículo (terco, manifestando en todo momento una maniática y reiterativa tendencia a volcar, que requerirá siempre de los conductores una cierta pericia y habilidad en su manejo) es establecido un curso específico de conocimientos, capacitación y adiestramiento, inicialmente impartido en sus primeras convocatorias por el Grupo de Instrucción de la Escuela de Aplicación de Caballería y Equitación del Ejército domiciliado en Hoyo de Manzanares; centro pedagógico que en el mes de septiembre de

1972 se mudará hasta el pucelano Pinar de Antequera, convirtiéndose allí (mayo de 1974) en Regimiento de Instrucción de la Academia de Caballería, recuperando –en 1979– el nombre de «Calatrava» perdido durante la reforma del año 1965.

Para éstas fechas, y siguiendo ésa costumbre tan «a la española», de poner mote a todo aquello que resulte susceptible de ser moteado, ya será conocido en algunas unidades por el apelativo de «La Rana» (pudiera ser –quizás– a querer ver en su aspecto, una cierta apariencia morfológica con el batracio anuro, ligado a un inconfundible «petardear» de motor) habiendo pasando para éstos entonces a constituir uno de los cursos básicos indispensables, tanto para Cadetes como para los Caballeros Alumnos de 2º año. Uno de éstos últimos (en sus primeras Promociones) eleva a la superioridad para su tramitación, el personal diseño-propuesta de un específico emblema acreditativo del curso de Jefe Especialista en Autoametralladoras, consistente en la plateada figura de un Panhard AML-245 H-90 dispuesta en posición de marcha hacia la diestra, y posicionada sobre la intersección de dos lanzas, todo ello en interior de un escudete esmaltado en color azul prusia, siendo ulteriormente fabricado y lucido en el uniforme de servicio y paseo de los distintos cuadros de mando, a los que por contra y curiosamente, nunca les llegará a constar (en caso de existir) norma o disposición oficial reguladora del mismo, quedando por tanto como uno más, en el listado de ésos emblemas de consentido uso general, aunque no por ello, dejará de ser uno de los más habituales colocado sobre la uniformidad.

Entre toda ésta vorágine de trascendentales cambios y modificaciones, surge –uniformológicamente– un significativo hecho que, en corto margen de tiempo, revolucionará drásticamente no solo la imagen del soldado español, sino también, ayudará a mejorar las condiciones de vida del mismo, como es la adopción de un moderno uniforme de instrucción y campaña en color caqui (para algunos, el garbanzo)



Sobre esmalte azul prusia, distintivos propios del Arma de Caballería pertenecientes a los cursos específicos sobre autoametralladoras-cañón Panhard AML-245 y misiles filoguiados contra-carro «Cobra» (Col. del autor)

denominado M-67, compuesto por una camisola o «chupita» y pantalones con múltiples bolsillos, teniendo como prenda de cabeza una gorrilla de visera, corta y dura, que terminará siendo con el tiempo conocida familiarmente entre la tropa por el apelativo de «coreana». Ésta indumentaria será entendida a futuro como concepto técnico de «módulo de combate», es decir, todos aquellos elementos y piezas que lo forman (casco de acero, correaje o trinchas de lona, mochila/macuto, portacargadores, portagranadas, funda pistolera, cantimplora, máscara antigás, zapapico, etc., etc.) están interrelacionados unos con otros, tomando como eje central del mismo el fusil de asalto CETME B/C en calibre 7,62x51 NATO.

El atuendo y equipo son públicamente mostrados durante la tradicional magna parada castrense del año 1968, siendo confeccionada una versión del mismo en el ya preceptivo color azul mahón para las tripulaciones carristas y otras unidades especializadas, aunque nunca terminará por reemplazar completamente al antiguo anterior modelo de cierres por cremallera, coincidiendo el uso de ambas prendas en un significativo número de unidades hasta bien entrada la década de los años ochenta.

Y es precisamente a comienzos de la década intermedia entre una y otra, la de los años setenta, en el seno de las Grandes Unidades resultantes de una moderna reestructuración, pero sobre todo, la que tiene a la Brigada Acorazada XII como principal hilo conductor, cuando surge en ella un general hábito que terminará marcando impronta uniformológica durante un periodo de tiempo cercano a los quince años. A través de la presencia y cotidiano uso, tanto en el interior de los acuartelamientos para todos los cuadros de mando sin distinción, como también en la calle (al ser mostrados en su tiempo libre por los soldados de las clases de tropa en su uniformidad de servicio y paseo) son adoptados una serie de novedosos distintivos específicos nacidos de aquellos mandos de unidad, que por extensión, y tomando por referencia el conocido formato semiovalado de la función carrista adoptado a partir de 1944, desean hacer visual constatación de otras formas de combate especializadas afines a los carros, como pueden ser las de la infantería mecanizada, la artillería autopropulsada, la del trabajo técnico a través de los zapadores acorazados o de la logística, dada la misma propia ligazón que a ellos les une.

Nacen así diferentes modelos de emblemas de pecho –inicialmente en color rojo, siempre en clara alusión referencial al Arma raíz que ejerce de interarmas, la infantería–, tomando como principales elementos representativos de los mismos el vehículo básico del que están dotadas, sea un TOA M-113 sobre dos fusiles, un obús ATP M-109, un carro lanzapuentes M-60 o una celada encastrada sobre una rueda dentada; pasando todos ellos en escaso margen tiempo, a mostrar en la parte inferior central de los mismos un



Emblemas de pecho, incorporados a comienzos de los años setenta para unidades acorazadas y mecanizadas, tanto de Infantería como de Caballería, en sus distintas configuraciones y disciplinas a lo largo del tiempo (Col. del autor)

pequeño número, nombre o leyenda abreviada alusiva a la unidad de quien los porta, dejando por ello de ser meros emblemas generales de función, para pasar a constituirse en claros escudos de representación.

El tiempo, en la ya lejana década de los años noventa y sobre tejidos verde OTAN o de enmascaramiento, relegará su uso a tan solo el uniforme mimetizado boscoso de instrucción y campaña, si bien, un elevado número unidades de todo tipo y naturaleza (no solo las mecanizado-acorazadas) se valdrán consentidamente de ellos, como elementos propios de identificación, desvirtuando así el original planteamiento por el que fueron creados.

Los cambios de destino entre unidades a los que han de rendirse por la misma carrera profesional los distintos cuadros de mando, ayudará poco a poco (en cierto modo o gran medida) a propagar entre las mismas el descrito hábito, terminando por ser asignado –casi en las mismas condiciones– a un significativo número de unidades de caballería, si bien, sustituyendo necesariamente el color rojo por el natural azul celeste, y mostrando en su interior sobre dos lanzas, la silueta del vehículo específico correspondiente al tipo de escuadrón o modalidad de los que se trate. Es constatable invocar la curiosa situación (una de tantas) que acontecerá rebasada la mitad de la misma década setentera, cuando habiendo algún regimiento de Caballería en el que todavía no se haga uso sobre la uniformidad (bien ante la falta de existencias u otro motivo) de elemento identificativo alguno alusivo a la función carrista –caso del melillense «Alcántara» n.º 10–, la personal propuesta de un entonces joven teniente que allí será destinado, tras hablar con el capitán del Escuadrón de Carros, y haciendo uso de los fondillos económicos del mismo, terminará adquiriendo en un comercio especializado de efectos militares, un centenar largo de emblemas aprovechando un viaje a la capital; no dejando de ser igualmente reseñable el caso de los Regimientos Acorazados de Montaña «Numancia» n.º 9 y «España» n.º 11 –encuadrados en ambas Divisiones de Montaña–, y en los que el distintivo de la función carrista, se presentará «como variante» sobre el tradicional color verde característico de las tropas de montaña.

Pequeñas implementaciones uniformológicas todas ellas registradas durante el transcurso de unos años, en los que –paralelamente– el sistema identificativo del material en general, y de los vehículos en particular, cobra un gran auge al serles habitualmente plasmados todo tipo de elementos heráldicos o representativos de las unidades usuarias de los mismos, tanto a nivel de División, Brigada e incluso Regimiento, bien por separado, o incluso formando armónicos conjuntos, superponiendo en ocasiones estos sobre las armas principales de su naturaleza. Junto a ellos, no llegan tampoco a faltar

rotulados los insignes nombres de la patria chica, que contribuyeron a la universal nombradía de España allende de ultramar, como «Pedro de Valdivia», «Francisco de Orellana», «Hernán Cortés» o «Francisco Pizarro» en unidades tales como el Regimiento Mecanizado «Castilla» n.º 16; o evocadores nombres ecuestres de aquellas nobles monturas de otros tiempos, como «Pie de Plata», «Indefenso», «Balarrasa», «Burke», «Primoroso», «Quorum», o el omnipresente «Amado Mio» –entre otros muchos– como manifestación de la secular afición entre el jinete y el «noble bruto», extrapolada a las resolutivas frías corazas.

Mediante el desarrollo de la denominada mejora continua, a través de la cual, el centro técnico correspondiente investiga y estudia todos aquellos nuevos elementos susceptibles de potencial incorporación al conjunto que forma la uniformidad y equipo del soldado, garantizando así una buena confortabilidad y funcionalidad de éste, en 1970 es introducido en el uniforme M-67 un complemento que va a gozar de una gran popularidad en escaso margen de tiempo: el pañuelo de cuello. Inicialmente confeccionado en color caqui, la nueva prenda persigue una doble finalidad: en principio, preservar la garganta del soldado de las siempre molestas y más que habituales afecciones de garganta, y por otro lado, que constituya una sencilla y útil forma de higiene, al poder mantener limpios por algo más de tiempo los cuellos, tanto de la camisa interior como de la camisola o «chupita».

En el ámbito carrista o de las unidades mecanizado acorazadas, rápidamente le es buscada una tercera finalidad, (un tanto «audaz» si cabe), como es la de permitir identificar visualmente al individuo portador del mismo gracias al distinto color (el táctico representativo de su compañía, escuadrón y/o batería) al igual que en los carros y piezas, se lleva pintado en el tubo del cañón un anillo o «corbata» identificativa, sea roja, amarilla, blanca, verde o azul medio caso –siempre– de las planas mayores, aportando a la uniformidad un nuevo «concepto» de cómo entender el moderno atuendo militar, y que las tripulaciones, en la práctica, llegan ingeniosamente a valerse de él como un rápido y magnífico elemento de recurrente protección contra el polvo en terreno abierto, embozándose la cara bajo él y las gafas.

Singular es la práctica que se da en el Tercio Sahariano «Alejandro Farnesio» n.º 4 de La Legión, al adoptar genéricamente el color negro para un pañuelo de cuello... que nunca resultará ser tal prenda, sino un largo turbante conocido por «zam»; tomado a los componentes indígenas del Cuerpo de Tropas Nómadas, cuya textura y extraordinaria suavidad, le convertirá en un magnífico, versátil e imprescindible elemento del ropaje, sobre todo transitando por inhóspitos parajes del interior del desierto, a bordo de unos vehículos, a cuya general lista se suman en el hermano Tercio Sahariano

«D. Juan de Austria» n.º 3, dieciocho carros medios AMX-30 adquiridos de nueva factura en Francia, y armados con un –entonces– potente cañón de 105/56 mm. frente al de 90/48 mm. que porta el carro M-48 estadounidense, y para cuyas tripulaciones (llamadas a constituir en el vigente año de 1970 la modernísima Compañía «Bakali» de Carros de Combate Medios) se determina ataviarlas con el preceptivo uniforme azul mahón, así como con la característica boina negra; tocado éste que sigue sin ganarse el beneplácito de los Caballeros Legionarios, siendo por ello muchas veces sustituida, bien por la gorra blanda de faena, o en su defecto –según ocasión– por el gorrillo isabelino o «chapiri».

Afianzado internacionalmente al otro lado de los Pirineos, un segundo canal de aprovisionamiento en materia de equipamiento militar, que ayudaría en caso de conflicto armado eludir –parcialmente– el veto de operatividad, que ejercen sobre el aportado por los Estados Unidos de Norteamérica a través de los Acuerdos de Defensa y Cooperación Mutua, es recibido el primer Grupo Autopropulsado moderno formado por dieciocho magníficos obuses del modelo M-109 de 155/23 mm., inicialmente destinados al RACA n.º 11, para terminar recalando en el GACA/ATP XII, librando así a las doce piezas del obús M-44 que son remitidas al Regimiento de Artillería de Campaña n.º 14 de Sevilla.

Éste material artillero es seguido por cincuenta y cuatro nuevos carros M-48A-1, adquiridos por compra directa para el II Batallón del RIAC «Alcázar de Toledo» n.º 61, relevando así a otros tantos M-47 que pasan –en principio– a cubrir faltantes en las plantillas de otras unidades, y ulteriormente, a proceso de modernización a la versión E/E-1. Tanto unos como otros, son los primeros vehículos acorazados del Ejército de Tierra en estar provistos de sistemas de comunicación en interfonía y transmisiones, mediante auriculares y micrófonos integrados en un casco de tripulante fabricado en fibra de vidrio (Mod. CVC T56-6, conocido como Modelo «Coracero») el cual, además de evitar los molestos golpes y contusiones en la cabeza, va a permitir paulatinamente ir prescindiendo a bordo de los carros y otros vehículos, tanto de la boina como de los sencillos auriculares que tradicionalmente se llevan por encima; casco al que posteriormente seguirá una limitada adquisición del modelo francés –semiesférico y con orejeras M-65– tanto para los «Miquix» como para los AML245, haciéndolos así compatibles con los equipos galo de radio que montan éstos vehículos, evitando tener que seguir haciendo uso de imposibles soluciones de circunstancias, como la realizada en tiempos pretéritos por los nunca bien valorados especialistas del escalón mecánico y de transmisiones, intentando un imposible acoplamiento artesanal de los auriculares originales a cascos civiles de motorista (pintados en amarillo o blanco) adquiridos exprofeso.



Izquierda: Artillero del GACA/ATP XII vistiendo uniforme de servicio y paseo en El Aaiún, 1975. Obsérvense como detalles tanto la boina negra así como las nailas. Derecha: uno de los M-48A-1 del II/61 destacado hasta la Provincia del Sáhara, en concreto, el 633 llamado «Trinki» durante un servicio de protección (internet/Tte. Inf. Gil García)

Éste resulta ser el común general planteamiento existente en el ámbito de aquellas unidades dotadas con carros y otro tipo de vehículos blindado-acorazados –indistintamente de infantería, caballería u otras afines– cuando en el mes de octubre de 1974 y ante el palpable deterioro general que se está experimentando progresivamente en el territorio, el II Batallón del RIAC «Alcázar de Toledo n.º 61 (reducido en una Compañía) así como el GACA/ATP XII (con sus Baterías a cuatro piezas) junto a otras unidades, reciben la orden de preparación y marcha hasta la Provincia del Sáhara Occidental. Ha de articularse una de las mayores operaciones logísticas y de traslado sin precedentes en la moderna historia militar de España, requiriendo por parte de las tripulaciones y personal (una vez ya ubicadas en zona de operaciones) un sobreesfuerzo, al tener que efectuar las cotidianas tareas de entretenimiento periódico del material, con las más que necesarias de adaptación y vida a un ambiente y condiciones completamente distintas a las metropolitanas.

Sirven para ello como magníficos (y hasta casi obligados) elementos referenciales las propias unidades saharianas, de las que se termina copiando modos, portes y formas, para una mayor y mejor desenvoltura, habilitando al ambiente y entorno los «inadecuados» equipos, impedimentas e indumentarias. Entre ellas, pasan a formar parte de su vestuario las humildes (pero no menos confortables) nailas o sandalias de cuero como habitual calzado «sustitutivo» de las allí insoportables botas Segarra de media caña, la imprescindible siroquera colocada por debajo del casco (confiriendo a los carristas y artilleros un aspecto estético poco menos que «fantasmagórico») o como los uniformes de faena (entre ellos el azul mahón), terminan siendo objeto de una «adecuación» (de aspecto nada marcial, por otra parte) en la que los soldados expedicionarios emulando a la camisa «bu-bú» y los pantalones cortos vestidos por las Tropas Nómadas, gustan de recortar las mangas y perneras, buscando (al menos dentro de las instalaciones y acuartelamientos) el poder sobrellevar las constantes elevadas temperaturas ambientales diurnas, y que en interior de unos siempre bien pertrechados vehículos, resultan ser un completo suplicio.

Todo ello sin prescindir en ningún momento de la boina negra; tocado de cabeza que tras una visita a las unidades expedicionarias por parte del general jefe de la BRIAC XII, D. Emilio Martín García, se dispone que de igual forma o modo a como otro tipo de unidades territoriales –sean las de helicópteros, paracaidistas o la misma Legión– manifiestan estética y visualmente mediante un referente uniformológico el denominado «Espíritu de Cuerpo», así como todo lo que él supone, conlleva y representa, el general entiende que los medios acorazados no han de ser menos, resolviendo de

esta forma que en sustitución de la reglamentaria gorra estilo «montañera» del uniforme de servicio y paseo de las clases de tropa, así como la gorra de plato de los distintos cuadros de mando, sea reemplazada en todos los casos por la referida boina negra de carrista.

El estético cambio –sin duda drástico– resulta ser de tal alcance, que de regreso en Madrid, y como muestra de agradecida recompensa ante el excepcional comportamiento, superación y entrega mostrados en las lejanas tierras saharauis, el mando de la DAC «Brunete» n.º 1 concederá de prerrogativa (inicialmente, tan solo limitada a las unidades expedicionarias) el poder mantener siempre vigente y en cualquier situación, el uso de la boina negra como principal tocado de cabeza; convirtiéndose de ésta forma en una concesión uniformológica de gran relevancia en el tiempo, dado que un año más tarde, todos los miembros destinados en cualesquiera de las unidades divisionarias, pasarán a hacer uso de tan característica e inconfundible prenda, no solo con el uniforme de servicio y paseo, sino también, llegándola ocasionalmente a portar con el uniforme de instrucción y campaña, sustituyendo al casco de acero, durante la filmación documental de reportajes informativos y promocionales realizados en ejercicios y maniobras

El llamado «efecto mimético» será el que, a posteriori –aunque en escaso margen de tiempo– se encargue por extensión, a que una práctica uniformológica circunscrita en el ámbito de la DAC «Brunete» n.º 1 rápidamente alcance a otras unidades de naturaleza acorazada, como lo serán (en principio) el Batallón de Carros del Regimiento «España» n.º 18 de Cartagena, o los jinetes carristas de los Regimientos «Pavía» n.º 4 y «Farnesio» n.º 12 en caballería, coincidiendo prácticamente con el cambio de uniforme a tiempos modernos de las clases de tropa para servicio y paseo en el año de 1979.

Por lo que al aspecto heráldico y cromático de los vehículos en dotación de las unidades divisionarias destacadas hasta en la Provincia del Sáhara Occidental atañe, significar que desde su llegada y durante un periodo cercano a los ocho meses, continuarán todos los medios –bien de ruedas como de cadenas– íntegramente pintados y sin mayor alteración en el preceptivo verde caqui peninsular, manteniendo visibles tanto el blasón divisionario como todos aquellos otros elementos y grafías para la identificación táctica de los mismos, fueran «corbatas» a color en los tubos de los cañones, numeraciones rotuladas en blanco a los costados o flancos de las torres, e incluso la propia Cruz de San Andrés aplicada en los techos, para poder ser correctamente así reconocidos desde el aire.

Alcanzados los meses de junio-julio de 1975, una orden procedente de la superioridad, dispone el general mimetizado de los vehículos, empleando en ello la misma pintura de tonalidad arena, ya acanelada, usada



Formación del Grupo Ligero de Caballería «Reyes Católicos» de La Legión hacia 1977 en la isla de Fuerteventura.

Las AML-245 conservan el antiguo color arena sahariano, mientras las tripulaciones cubren la cabeza con el casco semiesférico-orejero M-65 de origen francés (MALEG)

en el territorio por las unidades saharianas, siendo ésta aplicada a pistola por todas las superficies en desigual cubrición y dependiendo del tipo de vehículo que se tratase, dejando así entrever por zonas el verde caqui básico en forma de irregulares manchas, respetando en su colocación los elementos heráldicos e identificativos correspondientes, que serán circunstancialmente tapados durante el desarrollo de la denominada «Marcha Verde» marroquí en el mes de noviembre, mediante una densa pasta obtenida sobre el terreno, al mezclar grasa consistente con arena, y aplicada sobre aquellos, terminando por formar una especie de costra adhesiva.

ÉPOCA CONTEMPORÁNEA

Hacia el nuevo siglo XXI

Durante el último trimestre del año 1980, comienza a ser visto en los acuartelamientos de forma generalizada y un tanto experimental, los primeros especímenes del «nuevo» uniforme de instrucción y campaña, el cual, realmente, se trata del habitual M-67/79 caqui al que se le ha cambiado el color de la tela, e introducido algunas pequeñas modificaciones funcionales, pasando dos años después a ser conocido como verde OTAN M-82, del que se confecciona la preceptiva variante en color azul mahón para ser vestida por las tripulaciones carristas.

Como atuendo de abrigo en invierno, es mantenido sin mayor alteración alguna la versión en azul mahón de grueso paño y dorados botones de latón, del tradicional tabardo caqui que desde tiempo atrás, ya usaban otras unidades, al ser convenientemente recortados en su día para aprovechamiento, aquellos largos e



Teniente carrista del Arma de Caballería vistiendo tabardo de grueso paño azul para invierno. A destacar la boina RUET-43 con las lanzas propias del Arma, y pañuelo de cuello en azul purísima (familia Miláns del Bosch Jordan de Urries)

incómodos capotes de la posguerra; obteniéndose una prenda cálida pero engorrosa, siendo inapropiada de vestir a bordo de los carros, de aquí a que en muchas ocasiones, se opte sustituirlo por el nuevo chaquetón verde OTAN introducido a finales de los años setenta, y del que se terminará confeccionando un oportuno modelo igualmente en color azul mahón, si bien, su entrega terminará demorándose excesivamente en el tiempo.



Conductor y pieza ATP M-109, pertenecientes al sevillano RACA n.º 14, revisada tras su paso por el Sáhara. Adviértanse tanto el conjunto heráldico pintado en la torre, como el casco de comunicaciones Mod. «Coracero», primero en su género utilizado por el Ejército Español (Veteranos RACA 14 internet)

El nuevo casco integrado de comunicaciones Gentex DH-132 de origen estadounidense, aunque fabricado en España desde 1976 bajo licencia, inicialmente para el carro AMX-30E, y que ulteriormente se hará de extensivo uso a otros vehículos blindados, completa en éste periodo la indumentaria carrista a la que, de igual forma a como sucede con el resto de la uniformidad de instrucción y campaña, se dispone retirarle de los cuellos los rombos de losange. Estos tradicionales emblemas son sustituidos tan solo por la lengüeta portaemblemas o «Pepito», usado en verano desde 1980 sobre la camisa de instrucción, así como la de manga corta del uniforme de servicio y paseo de todo el personal, siendo suspendido del botón que oculta la tapa del bolsillo derecho de la camisola o «chupita», y sobre la que igualmente, hacen acto

de presencia los primeros emblemas, tanto de pecho como de brazo, denominados como de «baja visibilidad»; industrialmente impresos todos ellos en color negro sobre tela verde OTAN, sumándoseles la progresiva incorporación de la enseña nacional de España en la manga izquierda, sobre todo en aquellos uniformes que serán ulteriormente confeccionados a partir del 30 de mayo de 1982, como elemento identificativo de habitual uso entre los distintos ejércitos que integran la Organización del Tratado del Atlántico Norte, de la que pasará a formar parte España en la indicada fecha.

El proceso de encaje y general adecuación uniformológica para campaña, acontecerá en el transcurso de 1984 cuando se disponga la completa retirada del «Pepito», los manguitos o «cartuchos» caquis portadivisas que hasta entonces continuarán siendo llevados en las hombreras o trabillas de la camisola y chaquetón, así como de la antigua cinta identificativa del empleo y nombre del usuario que corresponda, pasando todos a ser reemplazados por un único elemento, a portar por encima del bolsillo izquierdo, y que será establecido oficialmente el 13 de diciembre de 1983. En formato de ancho parche rectangular o «galleta», el nuevo distintivo (confeccionado siempre en color verde OTAN), presentará en su interior –todo ello plasmado en el ya habitual negro– el emblema del Arma, Cuerpo y/o Servicio, la divisa que corresponda y el nombre del usuario, de la que será fabricada una pequeña variante de muy corta vigencia, y en la que resultará posible desprender el primero de los elementos sin modificar el resto del distintivo, ante una oportuna sugerencia en la que se recordará que, en caso de conflicto y caer prisionero, el soldado solamente podría facilitar el nombre y su empleo.

En los prolegómenos que conducen hacia la aplicación y desarrollo del denominado Plan META a mediados de los años ochenta, y en tanto que para éstas fechas, ya han comenzado a proliferar sobre las corazas, protecciones y carrocerías de los vehículos de muchas unidades, una estimable cantidad de informales dibujos, viñetas caricaturescas y otros elementos existentes en las más que variadas e inverosímiles de las temáticas, como puedan ser animales de una abigarrada fauna, jocundos personajes del cómic e incluso hasta la fidedigna reproducción de etiquetas alusivas a ciertos espirituosos brebajes, todos ellos referidos y particulares de cada compañía, escuadrón o batería, se registran dos profundos y destacables cambios, que afectan tanto a las formas identificativas y de organización de la más potente de las Grandes Unidades del Ejército de Tierra, así como a la personal estética del carrista, y ciertos elementos a él afines: De una parte, en la primavera de 1981, la División Acorazada «Brunete» n.º 1 dictamina con general carácter interno, la introducción y uso de un particular sistema táctico de identificación (común a todas las unidades y efectivos que la integran) mediante el cual, la totalidad

de las numeraciones, blasones, emblemas, distintivos y rotulaciones portadas en cualesquiera de los vehículos y medios auxiliares que configuran el parque móvil de aquellas, pasarán (dependiendo del encuadramiento) a estar plasmados en la conocida secuencia cromática de tradicionales colores, de tal forma que el amarillo es asignado a la BRIMZ XI, el blanco lo recibe la BRIAC XII y el azul medio/oscura el Núcleo de Tropas Divisionarias, excepción hecha del RCLAC «Villaviciosa» n.º 14, en el que la tonalidad azul (por su misma propia naturaleza) resulta ser celeste; prescindiéndose –de momento– hacer uso del rojo, al resultar un color no solo poco visible aplicado sobre el verde caqui de los vehículos, sino también, porque una de la tres Brigadas que orgánicamente forman la DAC n.º 1, lo está en cuadro (una BRIAC, que sería la XIII).

Esta disposición será denominada en ambientes divisionarios como «etapa de los colorines», terminando por alcanzar una vigencia de más de quince años, y a través de la cual, se abarcará un amplio espectro de materiales, desde el AMX-30E, M-60A-3 TTS y otros ingenios varios, como el BMR-600 o el brioso VEC-625, pasando por el vanguardista «Pizarro», hasta llegar a los avanzados Leopard 2A-4, mimetizados bajo un exclusivo atuendo de enmascaramiento más acorde al escenario del que proceden, y que su propietario no permitirá retirar; siendo encuadrados en la BRIMZ XI ubicada en Badajoz (una vez afianzadas las pertinentes reestructuraciones) así como en la nueva BRIMZ X localizada en Cerro Muriano (Córdoba), terminando ésta por recibir finalmente el antes citado color rojo, y para la que –en principio– estaba dispuesto que su ordinal indicativo fuese el «XIII», siendo ya la «Brunete» n.º 1 como División Mecanizada, y constituyendo el principal aporte español al denominado Eurocuerpo, cuyo blasón (en unas discretas dimensiones) pasará igualmente a formar parte de la general decoración identificativa de los vehículos.

De otra parte, el segundo de los aspectos significativamente más relevante en todo el proceso hasta aquí enunciado, lo protagoniza la boina negra carrista y de las unidades acorazadas, encontrándose vigente la establecida por el RUET-43, y por tanto, la prenda de cabeza en uso más longevo desde su reglamentación. Perdidas con el devenir de los tiempos gran parte de sus significativas atribuciones a bordo de los carros y otro tipo de vehículos mecanizado acorazados, más habiendo sido en ellos progresivamente relegada por los modernos cascos de protección y comunicaciones que emplean las tripulaciones, en ciertos ambientes se entiende que bajo razonamientos no solo de funcionalidad, sino igualmente estéticos, las circunstancias se manifiestan como oportunas para que la veterana boina «sea recomendablemente sustituida» por otra de apariencia y hechuras más acordes a los tiempos en

boga; sobre todo, considerando el apreciable número de unidades que ya se valen de ella tan solo como prenda de cabeza del uniforme de servicio y paseo, así como en la uniformidad de vida en el interior de los acuartelamientos y dependencias.

La elección recae sobre una prenda de clara e inevitable «inspiración inglesa», esta es, con el alzado a la izquierda de la cabeza y el «calzo» o caída de la misma hacia la derecha (curiosamente, al contrario de cómo se viste en el Ejército de Tierra cualquier otra de las boinas en vigor, e intentando evitar cierto «paralelismo» con la igualmente negra boina que visten los paracaidistas, convirtiéndose así en prenda única en su género), resultando estéticamente igual a una similar boina de uso muy generalizado en el mundo, por otras muchas tropas acorazadas influenciadas a través el Royal Tank Regiment británico, desde que éste Cuerpo la adoptase históricamente en el lejano año de 1923.



Efectivos del RIMZ «Wad Ras» n.º 55 desfilan el 31 de mayo en la Diagonal barcelonesa. Son destacables la decoración táctica para los vehículos de la DAC «Brunete» n.º 1, así como la pública presentación de la nueva boina Mod. «Vickers», la cual necesitó retirar los cascos a las tripulaciones, y ser sustituirlos por auriculares para que pudiese ser lucida (Grupo EDEFA)

Terminológicamente llamada en algunos entonos como Mod. «Vickers» (acaso, como denominación disyuntiva mediante la que poder referirse específicamente a ella de entre el resto de prendas, a tenor de su exclusivo e indudable estilo foráneo, y bajo un mismo planteamiento sobre el origen en la que está «inspirada», aunque no constando aval normativo regulador de la misma), es oficialmente presentada durante los distintos actos castrenses celebrados en la 4ª Región Militar con sede en Cataluña a lo largo de la Semana de las FF.AA. en 1981, desfilando con ella en la Ciudad Condal las unidades de turno de la DAC «Brunete» n.º 1 que son las primeras en estrenarla, presentando en el alzado dos innovadores emblemas termoplásticos cosidos directamente a la lana. El primero, representativo del Ejército de Tierra y el segundo de nuevo cuño, con una naturaleza «neutra» o «genérica», nunca antes visto, en el que a través de un carro de diseño un tanto «tosco» y que quisiera «asemejarse» a un M-47, circundado de ramos de roble y laurel timbrado todo ello de real, parece querer perseguir el aglutinar visualmente y mediante un solo diseño, un común concepto: el alusivo o referencial al de un Arma o Cuerpo acorazado, y que curiosamente, en ninguno de los dos casos, resultan ser existentes en el ET, independientemente de que se traten de unidades de infantería y/o caballería.

Al margen de la propia boina, los referenciados emblemas terminarán rápidamente propiciando de nuevo el brote de un cierto «cisma» –ya vivido antaño un cuarto de siglo atrás– en el que viéndose un tanto damnificada el Arma del «noble bruto animal», los jefes de ciertas unidades significadas, a su particular criterio y potestad, dispondrán sea retirado de la nueva boina el genérico distintivo acorazado, reemplazándolo (en principio) por las metálicas lanzas plateadas tomadas de la antigua boina en proceso de sustitución, en tanto no se dispongan de unas adecuadas lanzas igualmente confeccionadas en análogo material plástico a como lo está el del Ejército de Tierra. Este firme planteamiento, conducirá en escaso margen de tiempo a la adopción de una general praxis en la que terminarán existiendo hasta seis modelos de emblemas distintos en la nueva boina negra a usar por las diferentes unidades del Arma de Caballería, pudiendo ser citados como ejemplos de los mismos el de la Brigada de Caballería «Jarama» I, la Academia de Caballería con su Regimiento de Instrucción «Calatrava» n.º 2, el característico «Timoteo» del RCLAC «Lusitania» n.º 8, el privativo del Grupo Ligero de Caballería VII/BRIDOT VII y algunos más, que bien lucen estas lanzas de forma metálica o en forma termoplástica (PVC), terminando por convertirse en una práctica ciertamente habitual, con la que llegarán incluso a identificarse los componentes de algunas otras unidades dotadas con vehículos mecanizado-acorazados, aunque fuera del propio ámbito del Arma, caso de

quienes integran el Grupo de Instrucción de Medios Acorazados MAC «Le-panto» de la Academia de Infantería, de limitada entidad y estructura, al estar enfocadas hacia el aspecto netamente pedagógico y formativo.

Todo éste conjunto de boinas –únicas en su género– así como sus distintas variables, continuarán en uso y sin mayor alteración hasta la completa retirada de las mismas allá por el año de 1995, siendo entonces sustituidas por otra boina, igualmente negra, pero ya con el común alzado a la derecha y con un único emblema metálico diferenciado (sean unidades de infantería, caballería o afines), que se adoptará con anterioridad en 1986, mediante el «nuevo» reglamento de uniformidad actualmente en vigencia.

Por algunas de las disposiciones recogidas en éste, serán completamente retirados los tradicionales rombos de losange, las divisas de graduación desaparecerán de las prendas de cabeza, y unas clases de tropa en iniciales vías de profesionalización (como consecuencia de la supresión que acontecerá –en 2001– del Servicio Militar Obligatorio) verán desaparecer paulatina y definitivamente del uniforme de servicio y paseo, aquellos viejos distintivos de pecho y función, que con tanta gallardía fueron antes llevados por otros muchos soldados en muy distintas épocas, aportando así una nota de color sobre el siempre impersonal caqui.

El concepto de la defensa nacional, ahora contemplado bajo la perspectiva de nuevos factores que hasta el momento eran inexistentes, como puedan ser la pertenencia a organismos internacionales con los que se comparten comunes objetivos, marca la pauta hacia una nueva gran (y no menos ambiciosa) reorganización conocida como Plan META, y mediante la cual, se pretende encauzar en su conjunto al Ejército de Tierra hacia la divisoria del nuevo siglo XXI, experimentándose así



Distintivos varios portados por la denominada boina «Vickers» entre 1981 y 1995. El «Timoteo» del RCLAC «Lusitania» n.º 8 fue igualmente usado previamente en la anterior boina carrista del RUET-43 (Col. del autor)

profundos cambios que no solo inciden de forma directa en la estructura y composición orgánica de ciertas unidades en determinadas Armas, Cuerpos y Servicios, sino también, en la redistribución militar del territorio nacional y como en él se despliega.

Organizada peninsularmente en ocho grandes Regiones Militares, la reducción lleva aparejada la disolución de un sustancial número de unidades de tipo territorial, entre ellas los Grupos Ligeros de Caballería de las BRIDOT, si bien, gran parte de su principal medio blindado (las «Ranas» AML-245 H-90) ayudarán con posterioridad a cubrir –circunstancialmente– la dotación armada de los nuevos VEC-625 al reutilizar su torre, y así poder retirar paulatinamente los Coches Ligeros Todo Terreno ¼ Ton. que desde los lejanos años cincuenta, eran la principal montura de los pelotones de exploradores. Paralelamente, los regimientos del Arma de Caballería pasan a ser organizados a dos Grupos.

La falta de recursos sigue siendo un histórico handicap que no termina por superarse, iniciándose de esta forma el trasiego de vehículos entre unidades dando lugar al conocido como «efecto cascada», viajando el material de unas a otras guarniciones y cambiando de usuario, según hayan sido territorialmente absorbidos o reordenados sus habituales acantonamientos; situación que encuentra en Madrid el más inmediato de sus efectos, al ser disuelta la BRIMZ XI y ser reconstruida en Badajoz/Mérida con algunos elementos de la misma, así como de la anterior BRIMZ XXI, a la que toma el revelo de guarnición como consecuencia de la integración en la 1ª RM de la provincia pacense.

La División de Infantería «Guzmán El Bueno» n.º 2 pasa a organizarse como Motorizada, presentando tres brigadas: la nueva BRIMZ XXI articulada y con acantonamiento en Cerro Muriano (Córdoba), y dos BRIMT, la XXII que continúa en el eje Sevilla-Campo de Gibraltar, y la XXIII –de nueva factura– acuartelada en Almería, con efectivos de la antigua Brigada de Infantería de Reserva de Viator. Por su parte, la División de Infantería «Maestrazgo» adquiere la configuración de Mecanizada, sin mayores cambios orgánicos, salvo dotaciones de materiales para sus batallones de fusileros en las BRIMZ XXXI y BRIMZ XXXII localizadas en el Levante, bien sobre TOA M-113 o BMR-600; constituyendo éste último el vehículo con el que igualmente se mecanizan en el Cuerpo de La Legión dos de sus Banderas: la I y V de los Tercios 1º y 2º de guarnición en las españolísimas plazas de Melilla y Ceuta respectivamente. Nunca antes, los Caballeros Legionarios –tradicional infantería a pie– hubiesen podido llegar a imaginar, el terminar colocando en el pecho de su uniformidad sarga o mimetizada «rocosa», un emblema de función, mostrando la figura de un vehículo blindado sobre dos fusiles, perfilado en rojo o amarillo según pertenezcan a una u otra.



Emblemas y distintivos artilleros, íntimamente relacionados con las Brigadas de Caballería. Cabo de artillería, vistiendo el uniforme de instrucción y campaña M-82 verde OTAN (Cols. del autor y Bg. Cab. J. Mohán Romero/internet)

Las dos divisiones de montaña pierden sus respectivos Regimientos Acorazados de Caballería, disponiéndose reunirlos en Zaragoza ya como Regimientos Ligero Acorazados junto al RCAC «Pavía» n.º 4, y que procedente de Aranjuez, pasará a constituir en unión de los anteriores la nueva Brigada de Caballería «Castillejos» II, quedando de esta forma ambas brigadas del Arma a tres regimientos. Ostentando al cuello todos sus componentes y de genérica forma común un pañuelo azul purísima, una instrucción particular con carácter interno, determinará el establecimiento sobre la uniformidad de campaña de la nueva Brigada, los emblemas y distintivos a portar sobre ella, resultando llamativo –de una parte– los manguitos o «cartuchos» negros, acaso como reflejo sobre la camisola o «chupita» mimetizada boscosa, del mismo color en el que lo está la prenda de cabeza, a semejanza de las negras palas blandas portadas en la camisa de manga corta para el uniforme de servicio y paseo en verano, al resultar estas extensibles a cualquier otra unidad de naturaleza mecanizado-acorazada.

Por otra parte, es reseñable una cinta plástica que colocada sobre el manguito izquierdo, permitirá a través de una combinación de colores dada (recuérdese la conocida tradicional escalilla de coloración, aunque adaptada en orden a necesidades e incorporando otros colores) identificar al portador de la misma, así como su encuadramiento por el grupo/escuadrón/batería, de igual forma a como lo son plasmados en los vehículos y en distintas posiciones de los mismos.

El ciclo de aquellas Grandes Unidades con presencia de carros u otro tipo de vehículos blindados en sus estructuras lo cierra la División de Montaña «Navarra», la cual, tomando por nuevo ordinal territorial el 5º, articula una de sus dos brigadas en configuración motorizada –BRMIT LII– basándola sobre la que fue antigua BRIDOT VI, y teniendo como máximo exponente de la misma al vitoriano Batallón de Carros Medios perteneciente al Regimiento de Infantería Mixto «Flandes» n.º 30, cuyos carristas –no llevando al pecho emblema de función– además de ser equipados con el preceptivo uniforme azul mahón y la boina negra Mod. «Vickers», presentan en las hombreras un «cartucho» o manguito en color verde, como representativo de su adscripción a una superior unidad de montaña; cobrando a partir de aquí una gran importancia la aplicación general de una institucional disposición, mediante la cual y dada la cantidad de unidades previamente disueltas, en el Arma de Infantería, los batallones pasarán a ostentar nombre propio en recuerdo de aquellas desaparecidas, así como un ordinal romano identificativo asignado en el ámbito global de la Brigada en la que se encuentren, de tal forma que los Batallones I y II pertenecerán a uno de los dos Regimientos, mientras los III y IV lo estarán en el otro.

Cuando un ya apropiado uniforme mimetizado tipo «boscoso» de general implantación en el conjunto del Ejército de Tierra hace tiempo relegó al pasado el antiguo M-82 verde OTAN, volviéndose nuevamente a portar las divisas en «cartuchos» o manguitos sobre las hombreras, de igual forma que los emblemas –en color amarillo y confección plástica– correspondientes al Arma, Cuerpo o Servicio han retornado a los cuellos de la camisola, un contingente militar español así organizado, perfectamente estructurado y equipado bajo el nombre de Agrupación Táctica «Málaga», es por primera vez proyectado allende de las propias fronteras nacionales.

Tocados sus componentes con la característica boina azul, e imprimando en blanco todos los vehículos y material, son los llamados a inscribir su aventajado nombre en los históricos anales al intervenir –como tal y bajo mandato de la ONU–, en una misión extranjera con carácter de interposición en zona de conflicto armado localizada en los Balcanes, a la que seguirán otras muchas, llegando incluso alcanzar (bajo otros planteamientos) recónditos lugares situados en la inmensidad del desierto iraquí como efectivos de la OTAN/NATO, en la recta final de un siglo ciertamente intenso, en el que los antiguos coloristas blasones, numeraciones y emblemas de los vehículos, han comenzado todos ellos a tornarse íntegramente en color negro, sobre el siempre frío verde caqui.

Al margen de la «Brunete», ya como División Mecanizada, principal y única Gran Unidad en su género, la sistemática conduce a una más profunda reducción de unidades, convirtiendo un sustancial número de los efec-

tivos existentes en Brigadas de naturaleza «movilizable», y cuyo resultado queda materializado mediante los Batallones de Carros «Otumba» IV/21 en Valencia, «Barcelona» IV/63 en Gerona y el «Flandes» IV/45 en Vitoria, mientras la Brigada de Caballería «Jarama» I, toda ella concentrada en Valladolid y provincia, pasa a situación de deshumectación de gran parte del material, excepción hecha del RCLAC «Santiago» n.º 1 como única unidad activa de la misma, y cuyo final acontece en el año 2002.

EPÍLOGO

Este proceso reorganizativo en la antesala del siglo XXI, ve acontecer el llamado «canto del cisne», para el que todavía sigue constituyendo el uniforme militar español en vigencia y uso más antiguo en épocas contemporáneas, el azul mahón del carrista. Ciertamente anacrónico y obsoleto, en un tiempo que –sin duda– ha dejado de ser el suyo, parece como querer resistirse a su definitiva desaparición cuando los últimos ejemplares disponibles, curiosamente, comienzan a ser en muchas unidades desordenadamente amontonados en los rincones de los repostillos, bajo la mirada de una cierta indiferencia por parte de unos modernos carristas, generacionalmente distintos, y que como «derivado» de él, ya visten un práctico mono o funda mimetizada, de una sola pieza (retorno a los centenarios orígenes, «nada nuevo bajo el sol») específica y genéricamente concebido para las tripulaciones de los vehículos acorazados.

Confeccionada en tejido de alta resistencia ignífuga, provisto de forma interna con localizadas protecciones mullidas, amplios bolsillos por funcionales cierres de cremallera, y que en definitiva, no deja de ser una prenda muy similar a la que –sobradamente ya probada en acciones reales– emplean otros ejércitos como el hebreo o el estadounidense, puede permitir incluso –llegado el caso– facilitar la eventual extracción de un tripulante inmóvil, asíéndolo mediante un arnés practicable oculto en la espalda.

Este nuevo uniforme, junto a un sofisticado casco integrado de comunicaciones Amper-Thales DH-809, provisto de una concha o protección balística de kevlar y una funcional pistolera sobaquera como práctica arma individual de personal defensa, configuran el actual aspecto del soldado que cien años después y ya con atuendos pixelados según demandan las modernas tecnologías operacionales en boga, tripula avanzados vehículos mecanizado-acorazados ostentando nombres tan hidalgos como fabulosos, díganse «Pizarro», «Centaurio», o el ya en ciernes «Dragón», en el seno de flexibles Brigadas Polivalentes cuyo destacado ariete y la tecnificación del mismo,

caso del revolucionario carro Leopardo 2E llevando «los colores nacionales de España hasta las frías tierras bálticas en los confines europeos, ha precisado crear un específico distintivo de instructor en varias de sus disciplinas tecnológicas, siendo portado en la guerrera del uniforme de servicio y paseo de aquellos individuos que, «no entendiendo de Armas», hoy como ayer, les sigue moviendo un único Espíritu... aquél que bajo la eterna e indeleble máxima de «Aprisa, Duro y Lejos», hace latir el corazón de la acerada máquina: el «Espíritu Carrista».



Actuales emblemas y distintivos (Infantería y Caballería) relacionados con los modernos «Leopard» 2A-4, «Leopardo» 2-E y «Centaurus», su instrucción de tiro, así como los cursos avanzados en unidades acorazadas/mecanizadas (colección Bg. Cab. J. Mohán Romero/internet)

Agradecimientos:

Desde estas líneas, mostrar públicamente mi más sincero agradecimiento a los brigadas del Arma de Caballería D. Jose Alberto Gil Fernández y D. Jaime Mohán Romero, por el entusiasta e incondicional apoyo recibido en todo momento para la consecución del presente trabajo.

Así mismo, agradecer al Sbtte. del Cuerpo de Intendencia D. José Joaquín Parrón Álvarez, y esa tan particular forma personal que tiene de ver, entender y mostrar ilustrativamente -siempre de forma amena, didáctica y sin duda cercana-, los pasajes y eventos de la riquísima historia de España.

BIBLIOGRAFÍA

- BRUÑA ROYO, Óscar; MANRIQUE GARCÍA, Jose María y MOLINA FRANCO, Lucas: *La Brunete, 60 años de historia*. AF Editores (Valladolid, 2006).
- BUENO CARRERA, Jose María: *Soldados de España. El uniforme militar español desde los Reyes Católicos hasta Juan Carlos I*. Autoedición (Málaga, 1978).
- : *Uniformes militares de la Guerra Civil española*. Editorial San Martín (Madrid, 1971).
- BUENO CARRERA, Jose María; CALVO, Jose Luis y GRÁVALOS Luis: *Uniformes contemporáneos del Ejército español*. Editorial San Martín (Madrid, 1980).
- DOMÍNGUEZ LLOSÁ, Santiago y MAZARRASA COLL, Javier de: *Los Camiones Protegidos. Marruecos 1909-1926 -Vols. I y II-*. JMC Libros (Madrid, 1999).
- GREGORY SAN RICARDO Enrique y POZO PALAZÓN Pedro del: *Uniformes del Ejército español*. Tabapress, S.A. (Madrid, 1998).
- LIÓN VALDERRÁBANO Raúl y SILVELA MILANS DEL BOSCH, Juan: *Historia reciente de la caballería española, 1939-90*. Quirón Ediciones (Valladolid, 1999).
- LOZANO LIARTE, Carlos: *La boina en las Fuerzas Armadas españolas -Vol. I-*. Asociación Iberia de amigos de la historia (Madrid, 2008).
- MANRIQUE GARCÍA, Jose María y MOLINA FRANCO, Lucas: *Los hombres de Von Thoma. El Ejército alemán en la Guerra de España 1936-39*. AF Editores (Valladolid, 2005).
- : *Blindados alemanes en el Ejército de Franco*. Galland Books (Valladolid, 2008).
- MARÍN GUTIÉRREZ Francisco y MATA DUASO, José María: *Blindados autóctonos en la Guerra Civil española*. Galland Books (Valladolid, 2008).
- : *Carros de combate y vehículos de cadenas del Ejército español. Un siglo de historia (Vols. I, II y III)*. Quirón Ediciones (Valladolid, 1996).
- MAZARRASA COLL, Javier de: *Corazón, Cañones y Corazas. División Acorazada «Brunete» n.º I*. Edición, Arte y Diseño (Madrid, 1993).
- : *Schneider, Renault y Saint-Chamond. Tres franceses en España*. JMC Libros (Madrid, 1999).
- SERVICIO HISTÓRICO MILITAR. *Heráldica e historiales del Ejército. Infantería -Vol. VI-*, (Madrid, 1984).
- VARIOS AUTORES. Colección «La Máquina y la Historia» (Volúmenes / Autores varios). Quirón Ediciones (Valladolid, en distintas fechas, años 90).

Otras fuentes

Colección Legislativa del Ejército.

Diarios y Boletines Oficiales.

Disposiciones generales varias (Leyes, Órdenes, Instrucciones y Normas) concernientes a reorganización y uniformidad.

Memoriales varios correspondientes a las Armas de Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros.

Publicaciones varias del Grupo Editorial EDEFA, S.A. (Madrid).

Revista Española de Historia Militar y Revista Modelismo & Historia.

Reglamento de Uniformidad, Vestuario y Equipo del Ejército. Ministerio del Ejército (Madrid, 1943).

Red informática (Internet)

Blog de Uniformes Militares españoles contemporáneos: <http://uniformesp.blogspot.com>

Colecciones Militares Antonio Prieto Barrio: <https://www.coleccionesmilitares.com>

ACTUALIDAD Y FUTURO DE LAS UNIDADES ACORAZADAS EN ESPAÑA

Jesús Ángel GARRIDO ROBRES,
*Coordinador*¹

RESUMEN

En la actualidad las unidades acorazadas españolas son unidades modernas y con elevada preparación que está contrastada en misiones en el exterior. Sus medios principales son el carro de combate Leopard 2A4 y Leopard 2E.

En este artículo nos centraremos en estos carros, en servicio en los Regimientos de Caballería «Montesa» de la Comandancia General de Ceuta, «Alcántara» de la Comandancia General de Melilla, y en los Regimientos Acorazados «Pavía» de la Brigada I, «Córdoba» de la Brigada X, «Castilla» de la Brigada XI y «Alcázar de Toledo» de la Brigada XII.

La llegada de la familia de carros de combate Leopard a España (primero los Leopard 2A4 y a continuación, la versión española Leopard 2E), ha supuesto un antes y un después en las Fuerzas Acorazadas Españolas por varias razones.

Entre ellas, supuso la unificación del parque acorazado, disperso fundamentalmente entre los modelos M-60 y AMX-30. El estadounidense M-60, con mayor peso, protección y una menor velocidad, estaba encuadrado

¹ Este artículo es el resultado de diferentes trabajos aportados, en los cuales se irá expresando su autoría correspondiente. El coronel del Ejército de Tierra, GARRIDO ROBRES, es coordinador y coautor del mismo.

normalmente en unidades de Infantería, mientras que el francés AMX-30, más ligero y veloz y con menor blindaje, era más apto que el M-60 para las misiones características del arma de Caballería.

También supuso una mayor tecnificación del personal, tanto de la tripulación como del personal especialista, así como la obligación de que con carácter periódico el Leopard tuviera que superar revisiones que, de lo contrario, supondría su inoperatividad. Pero no sólo supuso una mayor especialización **técnica desde el punto** de vista de mantenimiento. Las tripulaciones de carros tuvieron que adquirir una instrucción de carácter técnico y táctico para seguir constituyendo el núcleo fundamental de las unidades de carros, cuyos componentes deben coordinar sus acciones individuales dentro del engranaje que supone una tripulación correctamente instruida. A la instrucción de las unidades carristas está dedicada una de las partes de este artículo.

Por último, se consiguió un carro de combate con unas prestaciones de fuego, movilidad y protección que hasta ahora no se conocían. Una tecnología de torre y una mecánica de barcaza cuyas calidades y posibilidades estaban en consonancia con los mejores carros de combate del mundo.

La entrada en servicio del carro Leopard ha supuesto un modelo en el Ejército porque a la adquisición de la plataforma se sumó la adecuación de instalaciones, la adaptación de toda la cadena de mantenimiento, la incorporación de simuladores y el establecimiento de un programa de formación de especialistas y de tripulaciones único coordinado por el Mando de Adiestramiento y Doctrina del Ejército, similar al de otros países de nuestro entorno. En este artículo se pretende mostrar la importancia de todos estos factores para conseguir la eficacia de las unidades acorazadas.

Desde 2017, la valía del Leopard 2E y la de sus tripulaciones se pone a prueba en la operación «Presencia Avanzada Reforzada» en la república báltica de Letonia desde 2017, misión en el exterior que supone el compromiso de España en el marco de la Alianza para la disuasión de posibles agresiones que atenten contra la integridad territorial de nuestros aliados.

Pero no podemos conformarnos con disponer de un gran carro de combate. El ambiente en el que los conflictos actuales se desarrollan y las nuevas amenazas a las que el carro de combate debe hacer frente obligan a pensar en su mejora. El Leopard 2E se halla en la mitad de su ciclo de vida, y es oportuno en estos momentos plantearse las mejoras que podrían ser introducidas para incorporarle las posibilidades que la tecnología actual puede aportar.

La evolución de las unidades acorazadas debe ir compaginada con la del resto de unidades del Ejército. En este sentido, el Ejército 2035 es el marco en el que la transformación se desarrollará fundamentalmente en los ámbitos de los materiales, organización y del personal.

PALABRAS CLAVE: Carro de Combate, tripulación, Leopardo 2E, instrucción, Letonia, innovación, evolución, Ejército 35, fuerza acorazada.

ABSTRACT

Currently, Spanish armoured units are modern and have got a high training level, tested in missions abroad. Their main combat vehicles are Leopard 2A4 and Leopardo 2E.

In this article, we will focus mainly in these tank models, in service in Cavalry Regiments «Montesa» (General Command of Ceuta) and «Alcántara» (General Command of Melilla), and in the Armoured Regiments «Pavía» (I Brigade), «Córdoba» (X Brigade), «Castilla» (XI Brigade) and «Alcázar de Toledo» (XII Brigade).

The arrival in Spain of Leopard tank (first the Leopard 2A4 and later, the Spanish version Leopardo 2E), has marked a turning point in the Spanish Armoured Forces for different reasons.

Among them, it spelt the standardization in the Spanish armoured fleet, comprised until then by M-60 and AMX-30 models. The American M-60, with a high weight, protection and slow speed, was normally framed in Infantry units, while the French AMX-30, lighter and faster and with less armour, was more suitable than the M-60 for the Cavalry branch.

It meant a hard training of the personnel, both crew and specialists, and also the fact the Leopard had to pass periodic inspections that, otherwise, the tank would be out of duty. But it didn't mean only a high technical specialization from the point of view of maintenance. Tank crews had to get technical and tactical knowledge to go on as the elemental nucleus of tank units, whose components must coordinate their individual actions within the framework of a properly trained crew. One of the parts of this article deals this topic.

Finally, Spain achieved a battle tank model with fire, mobility and protection features unknown so far. The Leopard came with a turret technology and a hull mechanic whose qualities in line with the best tanks in the world.

The placing in service of Leopardo 2E has been a good example in the Army. Together with the new tanks, facilities were updated to the new vehicle, the maintenance chain was adapted, new simulators were built and a unique program for crews and specialist was issued, coordinated by Training and Doctrine Command in the Army, similar to the ones in countries of our environment. In this document, it is intended to highlight the importance of all this factors to achieve efficiency in the Spanish Armoured Units.

Since 2017, the value of the Leopard 2E tank and crews have been put to the test, in the «enhanced Forward Presence Advanced Presence» mission, in the Baltic Republic of Latvia since 2017, a mission abroad that means Spain's commitment within the framework of the Alliance for deterrence, against possible aggressions threatening the territorial integrity of our allies.

However, we mustn't settle for having a great battle tank in our Army. The environment in present conflicts and the new threats the battle tanks must face suggest their upgrading. Currently, Leopardo 2E is in the middle of its life cycle, and it is appropriate at this time, to consider improvements to be introduced, according to existing technologic possibilities.

The evolution of armoured units goes in hand with that of the rest of the Spanish Army. In this sense, «Ejército 2035» is the framework in which their transformation will take place, mainly in the areas of materials, organization and personnel.

KEYWORDS: Battle tank, crew, Leopardo 2E, training, Latvia, innovation, evolution, Ejército 2035, armoured force.

* * * * *

INTRODUCCIÓN

Los carristas de ahora no difieren tanto de los que nos han precedido en anteriores épocas. Viendo las fotos de los primeros tripulantes de carros, en el FT-17, en T-26... o más recientemente en los carros de procedencia americana o en el AMX-30 francés, las tripulaciones de carros se muestran en las fotos en primer lugar como un equipo, el cual permanece cohesionado, unido y compartiendo las mismas vicisitudes, derivadas de la climatología, de las situaciones tácticas, o de la avería en el peor momento posible...

En segundo lugar, se muestran orgullosas y felices formando delante de los carros, sabiendo que están tripulando un ingenio capaz de aplicar una potencia de fuego decisiva en el lugar y momento adecuados, gracias a su movilidad y protección. De hecho, uno de los principales elementos a la hora de valorar la potencia de un ejército es la cuantificación de los carros de combate de los que consta. Esa felicidad se torna en rudeza y en ocasiones en extenuación, cuando la instantánea es tomada después de una acción de combate.

La entrada en la Organización para el Tratado de la Alianza Atlántica (OTAN) en 1981 significó el comienzo de una profunda transformación de nuestras Fuerzas Armadas y, por ende, del Ejército de Tierra. Uno de los cambios más significativos fue la adopción de unas fuerzas completamente profesionales con el inicio del siglo XXI, debido a varios motivos que ahora no procede mencionar. Lógicamente, significó un mayor aprovechamiento del recurso humano del soldado, en aras de proporcionarle una formación militar que hasta entonces no era posible. El soldado español y, más concretamente el carrista, estaba en condiciones, dada su permanencia en filas con carácter continuo, de recibir un entrenamiento e instrucción que le permitió operar un carro de combate dotado cada vez más de una mayor tecnología y necesitado de un mantenimiento exigente y riguroso que comenzaba desde la propia tripulación, como primer escalón de mantenimiento.

Y así es como llegamos a recibir en nuestras filas el carro de combate Leopard. Tecnológicamente, el carro de combate M1 Abrams estadounidense también ofrecía unas modernas prestaciones, las cuales habían proporcionado un gran resultado en la Guerra del Golfo tras la invasión de Irak a Kuwait en agosto de 1990. Sea como fuere, el carro de combate Leopard resultó ser un magnífico carro de combate para el Ejército español. Las razones para elegir el carro de fabricación europea frente al probado en combate carro americano fueron varias y de distinta naturaleza, pero parece que existe cierto paralelismo entre ese debate y el que posteriormente se suscitó entre el helicóptero norteamericano Apache y el europeo Tigre donde, finalmente, el helicóptero europeo fue el seleccionado, comenzado a prestar su servicio en el ejército a partir de 2007. Sin duda, razones de industria de defensa europea, el alto grado de dependencia del Viejo Continente con respecto a los Estados Unidos y la necesidad de contribuir a crear una estrategia común de defensa europea fueron factores para inclinar la balanza hacia el lado del carro Leopard.

Una de las claves del éxito de la entrada en servicio de la familia de carros de combate Leopard fue la adquisición por el Ejército de todo aquel material e instalaciones precisas para que el proyecto se desarrollara convenientemente. Formación de instructores, de personal especialista, la construcción en las bases de los escalones de mantenimiento correspondientes, la obtención de los repuestos necesarios para mantener la operatividad de nuestros medios, el escalonamiento logístico de mantenimiento de los carros, con la determinación exacta de las responsabilidades que a cada uno de ellos les corresponde, la adquisición de munición tanto para instrucción y adiestramiento como en reserva en caso de conflicto... son acciones que requieren de una gran inversión económica, la cual debe ser prolongada y

sostenida en el tiempo. Las unidades de carros, de por sí, con independencia de la época en la que nos encontremos desde su aparición en la I Guerra Mundial, requieren un gran esfuerzo económico, centrado fundamentalmente en combustible, munición y repuestos. De ahí la importancia de los sistemas de simulación que se fueron concibiendo y desarrollando con el comienzo del programa Leopard. Efectivamente, el entrenamiento de las tripulaciones y de escalones superiores (sección, compañía, batallón...) mediante los sistemas de simulación existentes en la actualidad asegura que el tiempo dedicado posteriormente a ejercicios reales es aprovechado al máximo.

Los conflictos actuales demuestran la vigencia y el poderío de las unidades acorazadas en todo el mundo. Solamente debemos mirar a nuestro alrededor para observar cómo los carros de combate son utilizados ampliamente, bajo ambientes completamente distintos, bien sea en conflictos asimétricos (por ejemplo en Afganistán, donde varios países de la coalición desplegaron estos medios), como en ambiente convencional, siendo una clara muestra de ello el actual conflicto en Ucrania. Entre esos extremos, existe una amplia gama de escenarios donde los medios acorazados han sido y son utilizados para lograr una oportuna concentración de esfuerzos, de forma oportuna y decisiva, dadas las tradicionales características del carro: potencia de fuego, movilidad y protección.

Las unidades acorazadas en España cumplen este año el centenario de su creación. Se siguen instruyendo y adiestrando para el mejor servicio a España y al Ejército, agradeciendo y mostrando su orgullo, respeto y admiración por todos aquellos que les precedieron, y se esfuerzan constantemente para hacer que estas unidades mejoren y se perfeccionen, estando preparadas para todas aquellas misiones que se les asignen.

LA LLEGADA DEL CARRO DE COMBATE LEOPARD A ESPAÑA²

En 1993 llegaron a España los carros de combate (CC) M-60 A3 TTS transferidos por los Estados Unidos como consecuencia del tratado de las Fuerzas Armadas Convencionales en Europa (FACE) de reducción de armas convencionales. Los citados carros permitían sustituir a los anticuados M-47, M-48 y AMX-30. Los M-60 habían estado almacenados en silos en la República Federal Alemana durante varios años sin el adecuado mantenimiento, por lo que el estado en el que llegaron a nuestro país era lamentable.

² Darío DJASCHNI DE CASTRO, capitán.

Dentro del programa denominado «*Coraza 2000*», creado en 1994 y enfocado a la obtención e integración de nuevo armamento para la modernización del Ejército, la Dirección de Abastecimiento organizó la puesta en estado de operatividad de los CC M-60. Algunos oficiales de dicho programa se personaron en la Base Militar de Cerro Muriano (Córdoba) para impartir unas charlas al personal destinado en el Batallón de Infantería de Carros de Combate (BICC) «Málaga» del Regimiento de Infantería Mecanizado (RIMZ) «Córdoba» n.º 10. En dichas charlas se informó de que se iba proceder a su modernización, lo cual finalmente no se materializó.

Sin embargo, en aquel momento, el CC de fabricación alemana *Leopard 2A4* presentaba un salto tecnológico respecto al M-60 debido a sus superiores prestaciones.

Por otra parte, España estuvo desarrollando durante algunos años, entre finales de los 80 y principios de los 90, un prototipo de carro de combate propio que remplazara los anticuados M-47 y M-48 que había en plantilla. Dicho proyecto fue abandonado cuando comenzaron a llegar los M-60 a España y se comenzaron a modernizar al mismo tiempo los AMX-30, de procedencia francesa.

El inicio del Programa «Leopard»

Repentinamente, en 1995 el anhelo de la mayor parte de los carristas españoles se hizo realidad, pues el Ministerio de Defensa alemán tenía un excedente de Leopard 2A4 tras la reunificación alemana, el fin del Pacto de Varsovia, la caída de la URSS, y el tratado FACE antes referido. En base a ese excedente, se ofertó al Ministerio de Defensa español la cesión en régimen de alquiler de 108 carros Leopard 2A4, al muy asequible coste de un millón de pesetas (6.000 €) al año por cada carro, con opción de compra abonando el valor venal del carro en el momento de adquisición. Los 108 carros correspondían a los Batallones *Panzer* alemanes ubicados en Luneburg y Braunschweig, en la Baja Sajonia germana. Además, España se integró en el grupo *LEOBEN*, formado por los países que utilizan las distintivas versiones del Leopard 2. Con el tiempo, España llegó a fabricar bajo licencia los CC *Leopardo 2E* (o simplemente *Leopardo*), su propia versión del mismo.

Así pues, como parte del programa *Coraza 2000*, se desarrolló el Programa «*Leopard*», comenzándose el proceso para recepcionar el tan deseado modelo de carro de combate. A partir del tercer trimestre de 1995, se empezó a comisionar a Alemania personal para formarse como instructores de tripulaciones a la Escuela del Arma Acorazada en Münster, pertenecientes a

los BICC «Málaga» y «Mérida», así como de las Academias de Infantería y de Caballería. Asimismo, personal perteneciente al cuerpo de especialistas comenzó a formarse en la Escuela Técnica de Aquisgrán sobre el mantenimiento de CC Leopard.



Artículo en un periódico local alemán de Braunschweig haciéndose eco de la colaboración con mandos españoles

En el segundo semestre de 1995, se constituyeron varios equipos encargados de recepcionar los 108 CC Leopard 2A4 con personal perteneciente a los ya citados Batallones «Málaga» y «Mérida», impartiendoles en el Parque y Centro de Mantenimiento de Sistemas Acorazados (PCMASA) núm. 1 unas jornadas de conocimiento del carro previas entre los días 2 al 10 de octubre.

Junto con los carros, además se recibieron repuestos estimados para un periodo de dos años para los dos batallones, y dos simuladores mecánicos de torre, todo ello incluido en el precio básico del alquiler acordado para los carros. Lo único que se dejó fuera del alcance del acuerdo de cesión fue la munición, que se adquirió por separado, consistente en un lote de munición de guerra e instrucción excedentes del propio Ejército alemán. En principio, todo el material se cedía a España por un período de cinco años (hasta 2001), lapso de tiempo considerado suficiente para iniciar la fabricación nacional de los nuevos carros.

Previo a la incorporación de los CC de la familia Leopard, el parque de medios acorazados del Ejército de Tierra era verdaderamente dispar:

- 60 carros AMX-30ER1
- 164 carros M48 A5E2

- 150 carros AMX-30EM2
- 244 carros M-60 A3TTS
- 50 carros M-60 A1

Por tanto, se debía hacer un gran esfuerzo en logística, mantenimiento y movilidad del personal entre unidades acorazadas. En esta línea, se comenzó a sistematizar a pasos agigantados durante los años siguientes la instrucción de tripulaciones de carro de combate, debiendo unificar criterios a nivel nacional. En aras de conseguirlo, España terminó apostando por la familia del CC Leopard.

La recepción en sí se desarrolló entre los meses de diciembre de 1995 y junio de 1996. Los carros, una vez revisados por los equipos españoles, eran embarcados en buques de la Armada española en el puerto de Wilhelmshaven para su traslado a España, desembarcando en la Base Naval de Rota, distribuyendo los carros entre los BICC «Málaga» y «Mérida», y la Academia de Infantería.

Al adquirir el CC Leopard 2, España no sólo se incorporó al grupo de países que poseían un Carro Principal de Combate (*Main Battle Tank, MBT*) de última generación en plantilla, sino que asumió el compromiso de convertir sus unidades acorazadas en la punta de lanza del Ejército de Tierra.



Desembarco de varios CC Leopard 2 A4 en la Base Naval de Rota en 1995

En marzo de 1996 se imparte en la Academia de Infantería el primer curso de tripulaciones de Leopard 2A4 para cuadros de mando destinados en los citados batallones, dividido en fase teórica y práctica, sin llegar a efectuar disparos en campo de tiro. Se impartieron durante ese año tres cursos

más, en los meses de abril, mayo y junio. Para complementar esta formación, se realizó con posterioridad una fase de tiro de carro, con una duración de una semana, y se impartió en dos tandas durante el mes de abril de 1997 en el Centro Nacional de Adiestramiento (CENAD) San Gregorio (Zaragoza), bajo dirección de la mencionada Academia.

Como colofón al año 1996, del 21 al 30 de octubre, la 2ª Compañía del BICC «Málaga» del Regimiento «Córdoba» n.º10 participó en una actividad bilateral de intercambio de compañías de carros con el Ejército alemán. Dicha compañía se trasladó a la localidad alemana de Münster para convivir con el 93º Batallón *Panzer* de la 9ª Brigada Mecanizada alemana, mientras que una compañía del batallón alemán hacía lo propio en Cerro Muriano (Córdoba).

Desde este momento, España pasaba a tener carros de última generación, al nivel de las naciones más punteras, cuyo manejo y despliegue requería de unos exhaustivos conocimientos técnicos previos. Por tanto, nos encontramos con que el Ejército de Tierra debía comenzar a sus tripulaciones desde cero con el ánimo de formar las mejores tripulaciones.

Un nuevo sistema de formación

Con la empresa española *INDRA*, desde principios del siglo XXI, se contrató la adquisición de torres de simulación (STO), que se ubicaron en el seno de las principales unidades acorazadas (Brigadas X, XI y XII, Regimiento de Caballería «Farnesio» n.º 12) y, ante todo, en el CENAD San Gregorio en Zaragoza, donde se adecuaron los campos de tiro y se creó el Grupo de Instrucción de Unidades Acorazadas (GIUACO). Junto a ello hubo que incrementar la importancia de la figura del Instructor Avanzado de Tiro (IAT) y sistematizar la instrucción y el adiestramiento.

Una vez se adquieren los conocimientos necesarios en simulador, se realiza el tiro con munición real. En este aspecto, quizás el mayor avance que notaron las tripulaciones fue la estabilización en la torre, tanto del arma como de la óptica, avance que permitía mantener el cañón apuntando hacia un objetivo concreto mientras el carro se desplazaba, incluso a altas velocidades, mejorando la estabilización del M-60, que sólo tenía el arma estabilizada.

Paralelamente, se desarrolló para ordenador el programa de simulación «*Steel Beasts*», que proporciona una amplísima gama de posibilidades en cuanto a uso y movimiento de vehículos, así como imágenes de la mayoría de los vehículos blindados en servicio de todo el mundo. Este simulador permite desde la instrucción de puestos tácticos, hasta el desarrollo de complicadas maniobras tácticas al más alto nivel.

Por supuesto, en las Academias de Caballería e Infantería se incluyó la formación teórica obligatoria sobre el CC Leopard, tanto en la escala de oficiales como de suboficiales, contribuyendo a que los mandos llegaran a las unidades acorazadas ya concienciados de la complejidad e importancia de este sistema de armas.

Aparte de ello, se unificó y especializó la formación de conductores, dividiéndose la formación entre cursos teóricos impartidos en las propias unidades en base al manual, y fase práctica impartida en el CE-NAD San Gregorio en los vehículos escuela que se adquirieron como parte del programa.

Pronto, las tripulaciones se percataron de que muchas tareas que hasta entonces habían sido responsabilidad directa suya (de 1º escalón) debían realizarlas junto al 2º escalón de mantenimiento al necesitar unos conocimientos técnicos previos muy superiores a los de carros de combate anteriores, así como de herramental específico, de uso únicamente por especialistas. Además, se multiplicaron las revisiones programadas que debía pasar el carro (semestral, anual, bienal y decenal).

De este modo, para el óptimo aprovechamiento táctico y mantenimiento del CC Leopard 2 se requiere de una gran previsión y programación previa, armonizando el uso de terrenos de instrucción, uso de simuladores, y mantenimiento programado y sobrevenido, tarea que implica también a las planas mayores de las unidades acorazadas que poseen en plantilla Leopard 2A4, o su siguiente versión, el CC Leopard 2E.



Formación de CC Leopard 2A4 previa al desfile del Día de la Hispanidad en el Paseo de la Castellana del 12 de octubre de 1998

Conclusiones

Como conclusión, todo lo descrito anteriormente nos hace inferir que hoy en día el personal de las tripulaciones de carro de combate de la familia Leopard ha llegado a ser muy especializado y valioso, tanto por conocimientos necesarios, como por el desarrollo de habilidades adquiridas durante un exigente proceso de instrucción y aprendizaje. Por supuesto, este proceso nunca se detiene, y siempre se puede perfeccionar un poco más.

Obviamente, la entrada en servicio del CC Leopardo fue un proceso largo, con visión de futuro, que implicaba tanto a la tripulación usuaria como al más alto nivel de mando e incluso tuvo (y tiene) repercusión en la industria nacional de defensa.

El cambio de mentalidad que se produjo fue gradual, pasando de una instrucción y adiestramiento más basada en trabajo y aprendizaje directo de la tripulación sobre el vehículo y en Campo de Maniobras (como fue hasta el M-60), a un programa muy sistematizado, con una gran carga de horas de estudio previo y simulador, antes de poder comenzar la instrucción como parte de la tripulación (como sucede desde la llegada del primer Leopard 2A4 a España).

Además, se trata de un sistema de armas mucho más complejo y por ende, de mayor coste, lo que reduce la disponibilidad inmediata de recursos clave en la instrucción y hace muy necesaria la optimización de dichos medios, siendo un factor muy a tener en cuenta en la programación de ejercicios y actividades de instrucción y adiestramiento.

A día de hoy, con una versión mejorada del Leopard 2A4, el Leopard 2E, las Fuerzas Acorazadas españolas seguimos con la firme intención de mejorar con el trabajo diario para ser referentes de capacidad y profesionalidad a nivel mundial. Cien años son sólo un día, y en este primer centenario, las fuerzas acorazadas deben demostrar que seguirán literalmente al pie del cañón al menos los próximos cien.

LA INSTRUCCIÓN DE LAS TRIPULACIONES CARRISTAS³

Si hay un elemento trascendental en la capacidad de combate de una unidad de carros de combate, es el nivel de instrucción de sus tripulaciones. La rapidez y eficacia en la neutralización y destrucción de objetivos marcará la diferencia entre una tripulación más o menos instruida.

³ Jonás SÁNCHEZ MERINO, teniente coronel y Fernando MANZANARES ESTEBAN, capitán.

La letalidad de la acción de fuego de un tirador o jefe de carro se traduce en la supervivencia de la propia tripulación y por ende de la unidad. La sorpresa la otorga el acierto del primer disparo. Si se falla, la supervivencia de la tripulación se pone en riesgo.

Además de aspectos que tienen que ver con el mando y control las unidades y con el nivel de adiestramiento de las mismas, se considera que el sumatorio del grado de instrucción de cada tripulación en un batallón de carros de combate incrementa sustancialmente la letalidad de este último en el campo de batalla.

En el año 2018 entró en vigor el Manual de Procedimiento de Instrucción del Carro de Combate Leopard 2E (MI-015). Este manual es «*la biblia del carrista*» puesto que es la guía y la referencia en procedimientos de tiro de instrucción y de evaluación. La instrucción es, por definición, repetitiva. Este manual desarrolla un proceso y una batería de ejercicios de tiro en diferentes condiciones que hacen que los diferentes puestos tácticos del CC Leopard y la tripulación como equipo, logre los niveles adecuados para ser garantía de éxito en combate. Por tanto, desarrolla habilidades individuales y colectivas con la visión puesta en la eficacia como objetivo.

La secuencia en la instrucción

El proceso de instrucción de las tripulaciones del CC Leopard 2E se basa en la «*Pirámide de instrucción*», la cual tiene como finalidad servir de guía en la instrucción dentro de las unidades acorazadas.

Antes de ello, los cuadros de mando (tenientes y sargentos) que han egresado de los centros docentes militares, o que son procedentes de otro tipo de unidades ajenas a las unidades acorazadas, reciben en el ámbito de la División Castillejos una serie de acciones formativas, que tiene como objetivo completar su formación para que puedan realizar sus funciones como Jefe de Carro con total garantía y seguridad. Estas acciones formativas constan de dos fases: la primera, de cuatro semanas de duración, está compuesta por una serie de sesiones teórico/prácticas sobre la barcaza y torre del Carro Leopard 2E. La segunda fase, que tiene dos semanas de duración, prepara al cuadro de mando para el tiro del Carro Leopard 2E. Una vez superadas estas actividades, el cuadro de mando estaría acreditado para poder de iniciar sus cometidos como jefe de carro.

De forma lógica, se establecen niveles de maestría durante la instrucción: básico, intermedio, y finalmente, el avanzado.

a. Nivel básico.

Inicialmente, se imparten los cursos teórico/práctico generales establecidos en el manual del carro Leopardo 2E.

Una vez superados los citados cursos, se inicia la instrucción en tareas individuales específicas en las siguientes tres modalidades:

- Instrucción diaria con el carro de combate reflejadas en el anexo B «Código de fichas MI6-102 por fases de la Instrucción» para el cargador, tirador, conductor y jefe de carro.
- Ejecución y superación de los ejercicios en el simulador de torre (STO) tanto de puesto táctico como tripulación. Instrucción en simulador de conducción (SCO).
- Realización de ejercicios de tiro de puesto táctico (tirador/jefe de carro) y tripulación.

Una tripulación que supere la evaluación del nivel básico, se considerará apta para empezar el nivel intermedio.

b. Nivel intermedio.

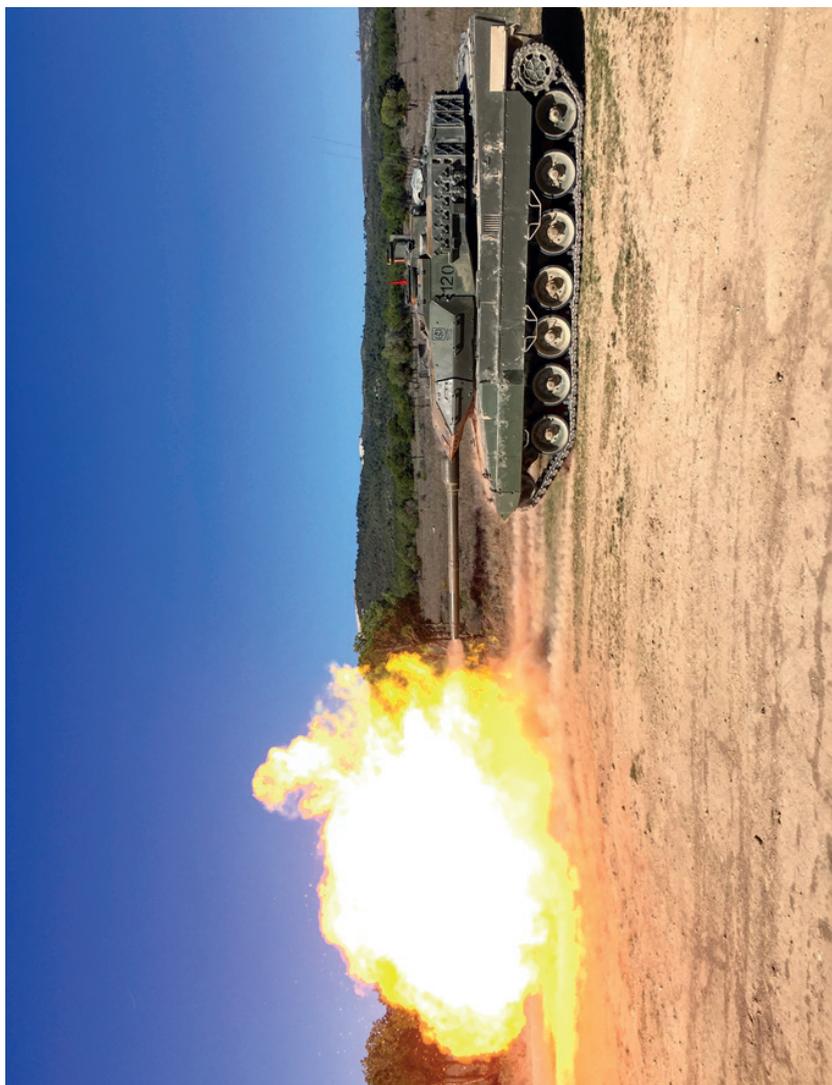
Una vez superado el nivel básico, ya sea como puesto táctico como por tripulación, se inicia el nivel intermedio en el que evaluará el grado de instrucción de los puestos tácticos y tripulaciones en condiciones degradadas, condiciones adversas y con reacción por parte del enemigo. Una tripulación se considerará apta para comenzar con el nivel avanzado una vez consolidado en nivel intermedio.

c. Nivel avanzado.

Por último, una vez superado los niveles anteriores, se finalizará el proceso de la instrucción con ejercicios de mayor dificultad en condiciones propias degradadas, condiciones meteorológicas adversas y con reacción por parte del enemigo.

Criterios de instrucción, evaluación y certificación

La base para establecer unos criterios de instrucción, evaluación y certificación se fundamenta en la seguridad. Cada nivel tiene su evaluación tanto de tripulación como de puesto táctico de tal forma que, para iniciar un nuevo nivel o fase, en el sistema de simulación como en el campo de tiro, es necesario haber alcanzado y superado los niveles correspondientes a esa fase teórica. De tal forma, que para iniciar los ejercicios de tiro y poder ser validado y/o verificado, es necesario haber superado los ejercicios correspondientes a esa fase en el simulador.



CC Leopard 2E realizando ejercicio de fuego real

Es importante diferenciar dos términos:

- Los diferentes procesos de validación y verificación pueden ser independientes tanto en modalidad (STO y campo de tiro) como de puesto táctico y tripulación.
- La instrucción individual (puesto táctico) no viene condicionada por el nivel de tripulación. Sólo es necesario superar las pruebas teórico/prácticas en simulación y campo de tiro en cada nivel para poder avanzar a uno superior.

Los Instructores Avanzados de Tiro (IAT) de batallón y de las compañías se encargan de la determinación y análisis de las habilidades a instruir y de evaluar en los diferentes puestos tácticos para la correcta y eficaz ejecución de los procedimientos de tiro del Carro Leopardo 2E en el simulador de tiro y en el campo de tiro.

Para poder controlar la instrucción de los puestos tácticos y tripulaciones, se llevará a cabo una evaluación por parte de los IAT de cada unidad y de los IAT del GIUACO. Dicha evaluación se basará en las fichas de evaluación del manual MI-015.

Es importante saber que existen, dentro del manual varios conceptos y procedimientos de evaluación de las Unidades Acorazadas, tanto en campo de tiro como en simulación. Los tres términos a tener en cuenta cuando hay que evaluar y posteriormente acreditar a un puesto táctico o tripulación son los siguientes:

- *Validación*: Esta evaluación sólo está dirigida a los puestos tácticos de tirador y jefe de carro. El IAT de la unidad con los ejercicios del manual es el encargado de comprobar y evaluar los conocimientos adquiridos por parte del tirador o jefe de carro. Esta evaluación se llevará a cabo en el simulador de torre (STO) y en el campo de tiro.
- *Verificación*: Esta evaluación comprueba el grado de instrucción de las tripulaciones en campo de tiro y STO. En STO se realizará la verificación una vez realizados todos los ejercicios establecidos por cada nivel en el manual MI-15 (32 ejercicios). Dicha evaluación constará de al menos 10 ejercicios que serán elegidos por los IAT de GIUACO. En el campo de tiro, los IAT del GIUACO verifican si la tripulación cumple con los parámetros marcados en el manual con la ejecución de los ejercicios de fuego real marcados para cada nivel.
- *Certificación* En este concepto, no se realiza ninguna evaluación. Es el jefe de la Unidad que, después de recibir el asesoramiento de los IAT de la Unidad y GIUACO da por superado el nivel a un puesto táctico o una tripulación.

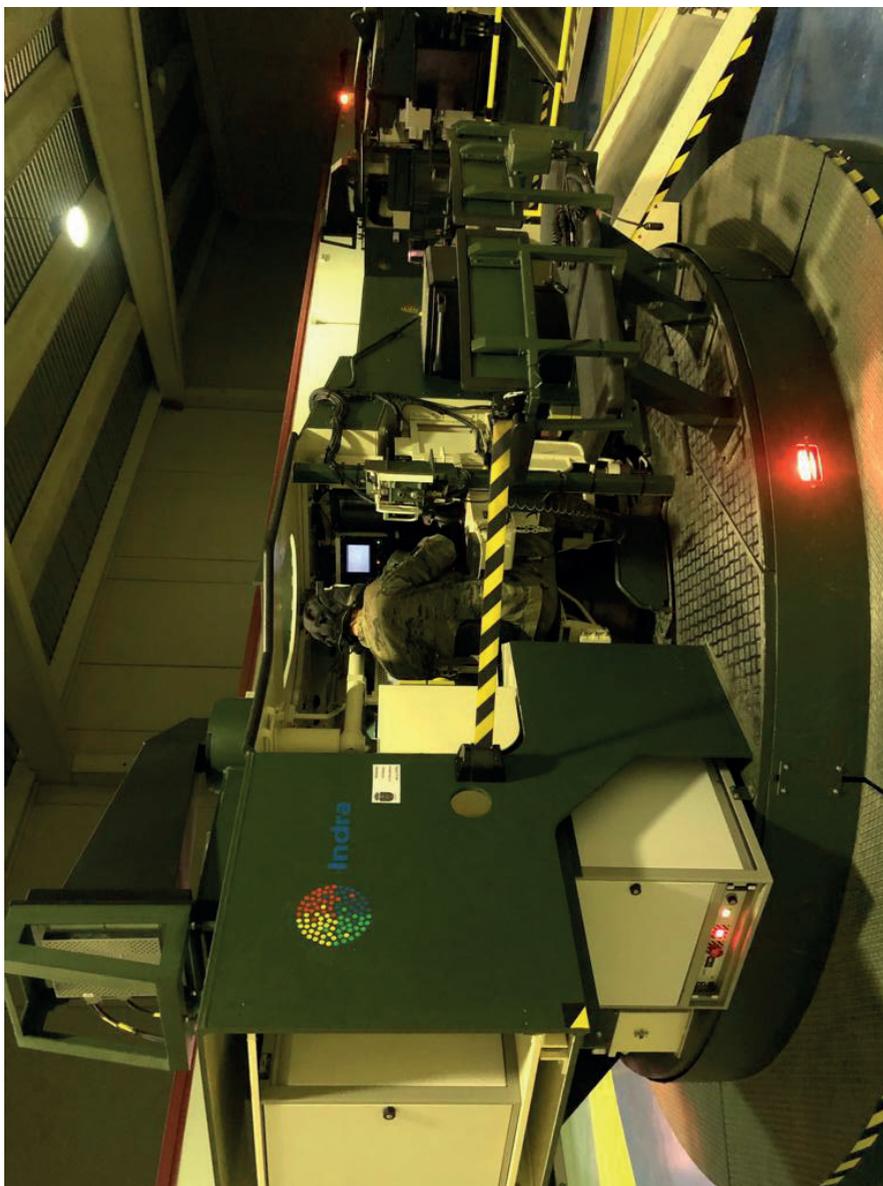
Para llevar un control exhaustivo de la evolución de un puesto táctico o tripulación, el IAT cuenta con la libreta de tiro que tiene carácter individual. Dichas libretas de tiro son comunes en todas las unidades acorazadas del ejército español. Un tirador o jefe de carro puede cambiar de destino sin perder el nivel acreditado.

Los medios de apoyo a la instrucción

Las unidades acorazadas del ejército español cuentan con los elementos para facilitar la instrucción y la evaluación de los componentes de un Carro de Combate (CC), ya sea como puesto táctico como por tripulación.

Los medios de apoyo a la instrucción más importantes son:

- *Simulador «Steel Beasts»*: Es el primer sistema de evaluación al que se llega tras haber recibido la instrucción teórica marcada. Este simulador está compuesto por una serie de ordenadores que al tener instalado los elementos de control del tiro del CC permite al miembro de la tripulación iniciarse en los procedimientos del tiro.
- *Simulador de conducción (SCO)*: Es el simulador específico para los conductores de carro. Este simulador cuenta con elementos idénticos al puesto de conductor real de un Leopard. Todo ello permite al conductor adquirir una mayor destreza antes de enfrentarse a su puesto real en el carro.
- *Simulador de torre (STO)*: Es un simulador más parecido al CC, ya que cuenta con todos los elementos de su torre. Además, cuenta con gran cantidad de sensores con el que el IAT puede corregir y supervisar la instrucción, ya sea individualmente como al conjunto de la tripulación.
- *Simulador de puntería y tiro (SPT)*: Es la instalación de simulación del GIUACO centrada en la instrucción y adiestramiento de las secciones acorazadas.
- *Campo de Tiro (fuego real)*: Una vez certificado un puesto táctico o una tripulación en el simulador STO y dentro de la «Pirámide de Instrucción», se procedería a continuar con la instrucción en el campo de tiro. Al igual que el simulador STO, los ejercicios en el campo de tiro permiten realizar una evaluación y certificación de un nivel tanto en puesto táctico como en tripulación. Los IAT de la unidad y del GIUACO son los encargados de dirigir el tiro dependiendo del tipo de evaluación que se quiera hacer.



Tripulación instruyéndose en Simulador de Torre (STO)

Las tripulaciones de un carro de combate

Las unidades acorazadas cuentan con una instrucción particular y exigente ya que cuentan con unos sistemas de armas y unos procedimientos de tiro muy complejos, sofisticados y letales. La correcta adquisición inicial de los conocimientos y una instrucción diaria basada en la «Pirámide de Instrucción» es crucial para un aprovechamiento máximo del sistema de armas.

Por todo eso, es importante para un nuevo miembro de una unidad acorazada tener una fase de adaptación al CC. Para entender el concepto de «Pirámide de Instrucción», a continuación, se van a desarrollar las fases de procedimiento de instrucción de un tirador de CC desde su ingreso a una unidad acorazada.

Dichas fases son:

- Curso teórico/práctico de cargador/tirador que tiene una duración aproximada de un mes y es impartido por los jefes del CC. Este curso inicial permite a los miembros de un CC poder comenzar con la instrucción y adquisición de niveles dentro de la «pirámide de instrucción». El curso de cargador/tirador podrá contar con el simulador *Steel Beasts* para que puedan adquirir mejor los conocimientos y procedimientos de tiro, sin dejar de lado la necesaria instrucción diaria en el CC.



La penetración de una tripulación de CC Leopard es fundamental

- Una vez que un tirador ha adquirido los conocimientos en lo relativo a los procedimientos de tiro y a su puesto en el CC, se incrementa su formación de puesto táctico en el STO. Inicialmente se evaluará su puesto táctico por parte del IAT de la unidad con los ejercicios correspondientes. Una vez adquirida la capacidad como tirador, estará preparado para ser miembro de una tripulación.
- El tirador como miembro de una tripulación, iniciará su instrucción en el simulador STO realizando todos los ejercicios permitiendo a dicho tirador compenetrarse con el resto de la tripulación.
- Al terminar la instrucción en el simulador, el tirador puede continuar su instrucción en el campo de tiro, donde puede realizar los ejercicios de tiro de fuego real.

Este proceso se repetirá, dado que el tirador comenzará en el nivel básico y continuará su instrucción con el objetivo puesto en alcanzar el nivel avanzado en simulación y campo de tiro.

Conclusiones

El cumplimiento de la misión en combate de un batallón de carros pasa por tener instruidas adecuadamente a las tripulaciones de los carros de combate.

Es un esfuerzo constante, diario, el tratar de sacar rendimiento a los medios de simulación, a los ejercicios de tiro y al tiempo disponible en el día a día en los hangares para lograr un elevado grado de instrucción.

Las actividades de instrucción marcadas en el plan anual de preparación deben ir encaminadas a lograr el máximo cumplimiento de lo marcado en el citado MI-015, «nuestra biblia».

El adiestramiento de las secciones, compañías y del batallón, cobra sentido si el nivel de instrucción de las tripulaciones está acorde con los cometidos recibidos por cada una de esas unidades. Una misión de ataque por el fuego recibida por una sección de carros podrá ser cumplida solo si los jefes de carro y tiradores han alcanzado un elevado grado de instrucción.

El proceso de instrucción de las unidades dotadas con el CC Leopard es complejo y exigente. A su vez, es flexible, puesto que permite a cada miembro de una tripulación poder realizar una instrucción bien sea como puesto táctico o como parte de una tripulación.

Finalmente, todo lo expresado en el presente artículo conduce a la máxima de que en un batallón de carros de combate se debe priorizar todo lo que envuelve al término «tripulación». Se debe fomentar la continuidad

de cada una de ellas, de tal forma que el equipo tenga como objetivo la permanencia en el tiempo. Las unidades han de ser rigurosas y exigentes en la planificación y ejecución de los planes de instrucción, basándose en la «*Pirámide de la Instrucción*». La búsqueda de la excelencia debe ser el objetivo que marque la forma en la que cada jefe de carro lleva a cabo la enseñanza de los procedimientos, la construcción de su espíritu de equipo y la autoexigencia en el aprovechamiento del tiempo dedicado a la instrucción. Todo ello, sin perder de vista que el objetivo final es que la tripulación de un CC Leopardo haga blanco en el primer disparo.

*EL DESPLIEGUE EN LETONIA: LA VALÍA DE LAS UNIDADES ACORAZADAS ESPAÑOLAS EN MISIONES EN EL EXTERIOR*⁴

Entre los acuerdos más significativos alcanzados por los Jefes de Estado y de Gobierno de las naciones aliadas durante la Cumbre de la OTAN que tuvo lugar en Varsovia (Polonia), entre los días 8 y 9 de julio de 2016, destacó el establecimiento de una Presencia Avanzada Reforzada (*enhanced Forward Presence, eFP*) en Estonia, Letonia, Lituania y Polonia, como medida de disuasión y defensa para prevenir posibles conflictos, proteger a los aliados y preservar la paz y estabilidad más allá de las fronteras de la Alianza.

Este acuerdo se materializó en la operación eFP, mediante el despliegue en los países bálticos y Polonia –que finalizó en julio de 2017– de cuatro grupos tácticos (*Battle Groups, BG*) multinacionales, basados en unidades acorazadas y mecanizadas, que complementan a las fuerzas nacionales (*Host Nation Defence Forces, HNDF*) de los países de despliegue.

Cada BG es liderado por una Nación Marco (*Framework Nation, FN*) a la que se unen fuerzas de otros países contribuyentes (*Sending Nations, SN*), de tal modo que el BG desplegado en Estonia está liderado por Reino Unido; el BG en Lituania por Alemania; el BG en Polonia por Estados Unidos; y el BG en Letonia, en el que se encuadra el contingente español, está liderado por Canadá.

La operación eFP se complementa con la operación Policía Aérea Báltica (*Baltic Air Policing, BAP*), cuya finalidad es la defensa del espacio aéreo del Báltico, y con las Unidades de Integración de Fuerzas OTAN (*NATO Force Integration Unit, NFIU*), que garantizan la adecuada recepción e integración de las fuerzas OTAN que desplieguen en alguno de los ocho países donde tienen presencia: Bulgaria, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Rumania, Hungría y Eslovaquia.

⁴ Raúl Prudencio VARA PÉREZ, teniente coronel.

El Battle Group multinacional

Cada uno de los cuatro BG multinacionales que forman parte de la operación eFP dispone de sus propias unidades de combate, apoyo al combate y apoyo logístico al combate, integradas por fuerzas de las diferentes naciones contribuyentes.

De estos BG, el desplegado en Letonia es el que más naciones integra, ya que son nueve las que proporcionan las diferentes capacidades operativas de las que dispone: Canadá, España, Italia, Polonia, Eslovaquia, República Checa, Eslovenia, Albania y Montenegro.

Este BG multinacional, bajo el mando de un teniente coronel canadiense, se integra dentro de la brigada mecanizada letona, ubicada en la base militar de Adazi, y desarrolla su programa de instrucción y adiestramiento (I/A) y los correspondientes ejercicios tácticos como una más de sus unidades, siendo estas actividades fundamentales para la necesaria cohesión y la mejora de la interoperabilidad de las fuerzas de los diferentes países que forman parte del BG, así como para el adecuado entendimiento con el cuartel general y con el resto de las unidades de la citada brigada mecanizada letona.

El BG multinacional desplegado en Letonia cuenta con más de 900 militares y se organiza desde el punto de vista operativo en las siguientes unidades:

- 1 cuartel general multinacional.
- 1 compañía de carros de combate polaca.
- 3 subgrupos tácticos mecanizados (S/GTMZ): español, canadiense e italiano.
- 1 unidad de ingenieros (UING) española, con una sección de pontoneros checa.
- 1 batería de artillería eslovaca.
- 1 compañía de apoyo al combate multinacional.
- 1 compañía de apoyo logístico canadiense, en la que se integran algunos elementos multinacionales.

La contribución española a la operación eFP

España contribuye a la operación eFP de la OTAN aportando fuerzas al BG multinacional desplegado en Letonia, siendo la segunda nación que más fuerzas aporta a este BG después de Canadá, que es la nación marco. Además, se despliegan varios oficiales en el cuartel general de la brigada mecanizada letona como personal de aumento (*Latvian Allied Augmentation Team, LAAT*).



El S/GTMZ español cuenta en Letonia con CC Leopard 2E y VCI Pizarro

De este modo, España materializa su compromiso con la Alianza y muestra ante sus aliados y la opinión pública nacional su implicación como miembro comprometido y activo en la disuasión y defensa del flanco este de la OTAN.

El contingente español que participa en la operación eFP despliega en la base militar de Adazi, a 23 kilómetros de la capital de Letonia, y se compone de unos 350 militares, al mando de un teniente coronel, que se integran por un lado en el BG multinacional y por otro lado en la Unidad Logística (ULOG)/Elemento de Apoyo Nacional (*National Support Element*, NSE).

Dentro del BG multinacional, el personal español se encuadra en su cuartel general (HQ), destacando entre ellos el comandante que ocupa el puesto de segundo jefe (*Deputy Commander*, DCO) del BG; en el S/GTMZ español, la unidad de combate más versátil del BG; y en la unidad de ingenieros, donde se integra la sección de zapadores española.

El cuartel general se estructura en las áreas funcionales necesarias para el planeamiento, coordinación y control de todas las actividades que desarrolla el BG multinacional, como son las de personal, inteligencia, operaciones, logística, planes, telecomunicaciones, I/A y comunicación pública. En prácticamente todas estas áreas del BG HQ hay personal español encuadrado.

Además, un militar español ejerce como asesor especializado en policía militar (*Provost Marshall*) y otro lidera la célula de coordinación de Ingenieros (*Engineers Support Coordination Cell*, ESCC).

Por otro lado, el S/GTMZ español, en el que desarrollan sus cometidos más de 140 militares al mando de un capitán, cuenta con los medios más potentes y característicos de esta operación, como el Vehículo de Combate de Infantería (VCI) «Pizarro» y especialmente el CC «Leopardo» 2E, encuadrados en dos secciones mecanizadas y una acorazada, respectivamente, proporcionando las capacidades de combate y de protección más importantes.



Los medios acorazados y mecanizados forman parte de las capacidades de disuasión más importantes del S/GTMZ español

Además de los medios acorazados y mecanizados, el S/GTMZ español cuenta con otras capacidades, muy variadas, que hacen que sea la unidad más versátil del BG multinacional, como misiles contracarro, aeronaves pilotadas remotamente, tiradores de precisión, morteros pesados, control aéreo terminal conjunto (*Joint Terminal Attack Controller, JTAC*) y comunicaciones satélite, que se agrupan dentro de su sección de armas de apoyo.

Esta unidad española cuenta también con una célula de estabilización, donde oficiales médicos y enfermeros del Cuerpo Militar de Sanidad, con el apoyo de personal de tropa con formación sanitaria, proporciona las capacidades de asistencia sanitaria que requiere el contingente español.

Respecto a la unidad de ingenieros, compuesta por unos 40 militares españoles al mando de un capitán, cabe destacar que cuenta con una sección de zapadores, sobre vehículos de combate de zapadores (VCZ), y un pelotón de máquinas. En esta unidad se integra también una sección de pontoneros de la República Checa.

Por último, la ULOG/NSE del contingente español cuenta con alrededor de 140 militares al mando de un comandante, encuadrados en una plana mayor de mando (PLMM), que dispone de un centro de integración y control del apoyo logístico (CICAL), una unidad de mantenimiento, una unidad de abastecimiento, una unidad de transporte y unos elementos de apoyo al jefe del contingente (equipo de apoyo al mando, policía militar y unidad de transmisiones).

Misión y actividades del BG multinacional

La misión de los BG multinacionales desplegados dentro de la operación Presencia Avanzada Reforzada de la OTAN es contribuir a la disuasión de la Alianza en su flanco este y, en caso necesario, participar en la defensa y la protección de los países en los que están desplegados frente a cualquier agresión externa que éstos pudieran sufrir.

Para garantizar el cumplimiento de esta misión, el BG multinacional desplegado en Letonia planea y ejecuta en cada rotación, que se produce cada 6 meses, un programa de I/A y de ejercicios tácticos que fomentan la cohesión y el conocimiento mutuo, facilitan la interoperabilidad y mejoran su capacidad de combate. Este programa se desarrolla en 3 fases: *Prime*, *Rising* y *Summit*.

La fase *Prime* (inicial) está orientada principalmente a la integración de todas las capacidades proporcionadas por las diferentes naciones. En esta fase se inician las actividades de I/A, tanto individuales como colectivas, entre las que destacan los ejercicios de tiro con todas las armas con las que cuentan las unidades del BG multinacional.



En la fase Prime se evalúa y certifica la capacidad de combate del Battle Group multinacional

La fase *Prime* finaliza con el principal ejercicio de integración del BG multinacional, denominado *Integration Capstone Exercise* (Ejercicio de Integración de Capacidades Principales, ICE), que tiene lugar en el marco de

un ejercicio a nivel nacional en el que la Brigada Mecanizada letona adquiere un papel muy relevante. En este ejercicio, además, se evalúa al BG multinacional y se certifica tanto su capacidad de combate como su adecuada integración dentro de la estructura operativa de la brigada mecanizada letona.

La fase *Rising* (creciente) tiene como finalidad principal mejorar la interoperabilidad de las unidades que forman parte del BG multinacional, así como dar visibilidad a la presencia de la OTAN mediante la proyección de fuerzas tanto dentro como fuera de Letonia, contribuyendo a los objetivos de comunicación estratégica (STRATCOM) de la Alianza.

En esta fase se despliegan unidades del BG multinacional en diferentes localidades de Letonia, donde se realizan ejercicios tácticos y se exponen sus capacidades más significativas. Además, destaca también la realización de ejercicios tácticos en colaboración con otros BG de la operación eFP, como el desplegado en Estonia o Lituania, así como el desarrollo del ejercicio/competición *Iron Spear*, en el que equipos de los diferentes países con medios acorazados y mecanizados realizan ejercicios de tiro con fuego real y son clasificados en función de los resultados obtenidos.

Esta fase termina con la ejecución del ejercicio *Winter Shield*, donde el Subgrupo Táctico Mecanizado y la Unidad de Ingenieros españoles apoyan a un batallón mecanizado de la Brigada Mecanizada letona, colaborando además con otras unidades mecanizadas, como las de EEUU.

Por último, durante la fase *Summit* (culminación) se produce el relevo sucesivo de todos los contingentes nacionales, así como del mando del BG multinacional.

La realización de actividades de I/A constituye el principal cometido del BG multinacional, ya que garantiza su adecuada preparación para, en caso necesario, participar en la defensa de Letonia, aumentando así su capacidad de disuasión.

No obstante, el BG multinacional realiza otras actividades que favorecen el conocimiento de la operación eFP y de las fuerzas desplegadas, mejorando así la imagen de la OTAN y de los países miembros. Entre ellas, destacan las colaboraciones con entidades civiles letonas y las actividades y visitas institucionales que tienen lugar en la base militar de Adazi.

Influencia de la operación eFP en las unidades acorazadas españolas

El empleo de fuerzas pesadas para la resolución o prevención de un conflicto, como las unidades acorazadas y mecanizadas que integran los diferentes BG multinacionales desplegados en la operación eFP, produce

siempre un notable efecto disuasorio por la potencia de fuego y la protección de sus plataformas principales de combate. Por este motivo, las capacidades que aporta el S/GTMZ español al BG multinacional desplegado en Letonia son las más adecuadas para el cumplimiento de la misión que tiene asignada.

Sin embargo, la preparación y el sostenimiento de este tipo de fuerzas son complejos y costosos, ya que requieren zonas amplias para realizar ejercicios de I/A, una formación técnica y táctica de las tripulaciones muy exigente, la disponibilidad y el transporte de municiones y piezas de repuesto pesadas y voluminosas, y una elevada cantidad de combustible.

La operación eFP es la primera y única en la que se han desplegado unidades acorazadas y mecanizadas, por lo que aquellas que son seleccionadas para participar en esta operación cuentan con la ventaja de realizar en territorio nacional un periodo de preparación específico previo a su despliegue, en el que se dispone de la prioridad y los recursos necesarios para adquirir un nivel óptimo de adiestramiento.



Las actividades de I/A son fundamentales para garantizar la capacidad de disuasión

Durante esta preparación específica, de varios meses de duración, las unidades acorazadas y mecanizadas que van a desplegar en Letonia tienen la oportunidad de realizar diversas jornadas de actualización, instrucción en simuladores y ejercicios de fuego real para mejorar la formación de las tripulaciones, varios ejercicios de entidad S/GTMZ para mejorar el adiestramiento de la unidad, colaboraciones con la unidad de ingenieros, y finalmente un ejercicio final de integración y evaluación de sus capacidades operativas.

Durante el despliegue en Letonia, las oportunidades de adiestramiento de las unidades se multiplican exponencialmente, ya que son numerosas las actividades de I/A y los ejercicios tácticos que se realizan como parte del programa de preparación del BG multinacional.

La permanente disponibilidad del personal, la alta operatividad de las plataformas principales de combate, las facilidades para el abastecimiento de los recursos y las posibilidades del campo de maniobras de Adazi, que por sus dimensiones es adecuado para el adiestramiento del BG multinacional al completo y en el que es posible la realización de ejercicios de tiro con fuego real de todas las armas, son los factores clave que favorecen la participación de las unidades acorazadas y mecanizadas españolas en todas las actividades de I/A programadas.

La experiencia acumulada por la participación en estas actividades durante los seis meses de despliegue en Letonia, supone una notable mejora en la instrucción del personal y en el adiestramiento del S/GTMZ, que posteriormente se ve reflejada en las unidades orgánicas de origen al aprovechar esa experiencia para trasladarla al resto de la unidad.

Además, la participación en la operación eFP proporciona una excelente oportunidad no sólo para la práctica de tácticas, técnicas y procedimientos normalizados OTAN, lo que contribuye notablemente a incrementar la interoperabilidad con las unidades de otros países aliados, sino también para su validación y mejora, así como para la experimentación de nuevos elementos del equipo individual de combate, de materiales, de armamento y municiones y de nuevas tácticas, técnicas y procedimientos.

Por último, el despliegue en Letonia permite a las unidades acorazadas y mecanizadas españolas poner a prueba el funcionamiento de las plataformas principales de combate en condiciones no habituales en territorio nacional, con numerosas zonas boscosas, abundante nieve y temperaturas que llegan a descender por debajo de los treinta grados bajo cero.

Conclusiones

La contribución española a la operación eFP muestra el firme compromiso de España con Letonia y con el resto de los países Aliados para proteger los intereses comunes, defender los valores compartidos y salvaguardar la libertad y la seguridad de todos los miembros de la OTAN.

Para llevar a cabo la disuasión y, en su caso, la defensa de Letonia, se requieren unas fuerzas creíbles, potentes y versátiles que garanticen el cumplimiento de las misiones asignadas al BG multinacional, para lo cual las unidades acorazadas y mecanizadas son idóneas.

La adecuada preparación del BG multinacional es fundamental para el cumplimiento de las misiones que tiene asignadas, por lo que la realización de actividades de I/A constituye el principal cometido que desarrolla.

La participación en la operación eFP produce importantes beneficios en la capacidad de combate de las unidades acorazadas y mecanizadas españolas integradas en el BG multinacional, ya que les permite alcanzar un mayor grado de adiestramiento, obtener numerosas experiencias en el ámbito interarmas y multinacional, experimentar con nuevos materiales y con nuevas tácticas, técnicas y procedimientos, y validar el adecuado funcionamiento de las principales plataformas de combate en situaciones diferentes a las que pueden encontrarse en territorio nacional, especialmente las relacionadas con las bajas temperaturas.

¿CÓMO PODEMOS MEJORAR LAS PRESTACIONES DEL LEOPARDO 2E?⁵

La modernización y mejora de cualquier familia de vehículos es siempre controvertida y sujeta a debate. En el caso del CC Leopard 2E, en servicio desde 2005, podría parecer prematuro acometer una actualización de la plataforma, pero sirvan estas líneas para comprender la necesidad de mantener una capacidad acorazada de alto nivel en el Ejército de Tierra, y sobre todo, tratándose de un sistema de armas que cambió por completo el paradigma en nuestro país en cuanto al empleo táctico del carro de combate y sus procedimientos, situando a España durante unos años a la vanguardia acorazada mundial.

El CC Leopard 2E, que se encuentra actualmente en la mitad de su ciclo de vida, precisa de una inversión y modernización para que llegue a su madurez siendo todavía un vehículo poderoso y letal, permitiendo superar con éxito un hipotético enfrentamiento contra plataformas de armas que en la actualidad se pueden ver en los principales ejércitos del mundo.

A continuación, se realizará un repaso muy general a las nuevas tendencias acorazadas en los países de nuestro entorno tecnológico, y con un enfoque realista, se propondrán aquellas mejoras para el desarrollo del carro de combate.

Análisis de tendencias.

Llegados a este punto, cabe hacer hincapié en aquellas circunstancias que han cambiado en el empleo de los carros de combate desde la idea inicial de su concepción hasta nuestros días.

⁵ José Luis RAMÍREZ PERETE, teniente coronel y Luis Miguel TAMAYO RODRÍGUEZ, comandante.

Los dos carros más emblemáticos en los arsenales occidentales, el europeo Leopard 2 y el norteamericano M-1 Abrams, fueron desarrollados allá por los años setenta y entraron en producción y servicio en grandes cantidades durante los años ochenta. Esto nos hace pensar que su concepción es fiel a las lecciones que los campos de batalla habían arrojado hasta ese momento y, aunque modernizados sucesivamente desde entonces, las amenazas y misiones siguen cambiando de manera que se precisa de una reevaluación de la amenaza y del entorno operativo.



CC Leopard 2A7DK de reciente incorporación al ejército danés donde se puede observar que no disponen de la protección añadida en la parte superior de la torre

En relación a nuestros Leopard 2E, ya se tuvo en cuenta en su concepción la amenaza que supuso la aparición de los misiles de ataque «por arriba» y «en picado» como el TOW-2B y «Hellfire», desarrollados en la década de los noventa, con el incremento de la coraza en la parte superior de la torre, mejora que no está presente en muchos de los carros Leopard 2 fabricados con posterioridad.

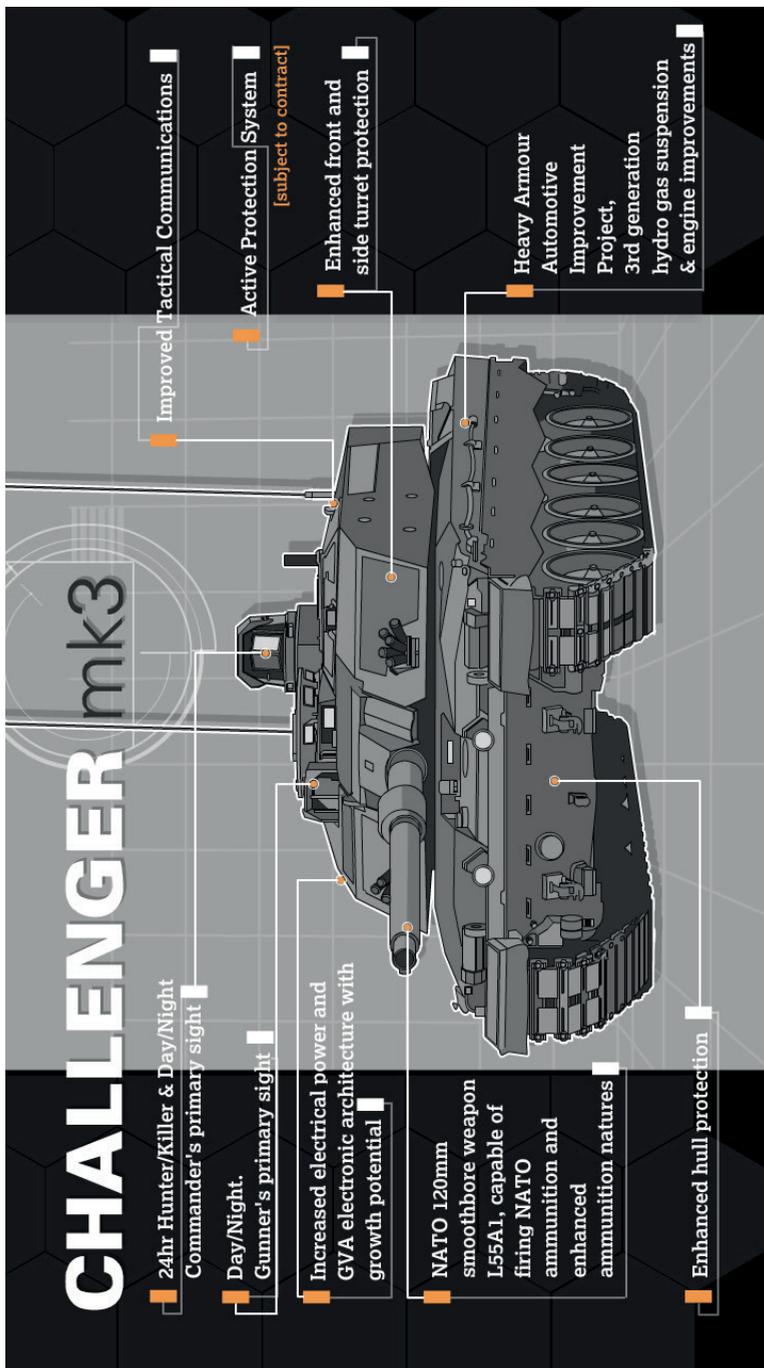
Después de ese momento, han proliferado los escenarios urbanos, que precisan de una protección en torno a todo el vehículo además de la necesidad de disponer de un mayor número de ametralladoras para la defensa inmediata o para escalar la respuesta ante la posibilidad de daños colaterales. Surgen así las rejillas de protección, el alargamiento de los faldones pesados o el incremento de la coraza de la torre hasta más allá del tercio anterior de los carros, así como las torres de control remoto provistas de ametralladora o lanzagranadas automáticos o los escudos balísticos para los sirvientes de las ametralladoras.

Un paso más vino de la experiencia israelí en Líbano durante 2006, donde la protección pasiva de la coraza de los carros de combate no fue suficiente para que una avalancha de misiles contracarro de múltiples modelos y procedencias lograsen perforar la coraza de 15 de los 46 carros alcanzados y acabar con la vida de 15 de sus valiosos tripulantes aunque el vehículo no resultase destruido. Surgen así los sistemas de defensa, con sus variante «*soft kill*» y «*hard kill*»⁶ que en el llamado ciclo de supervivencia de los vehículos acorazados busca el axioma de «si me disparan que no me den», por diferentes medios. La reciente guerra de Nagorno-Karabaj no ha hecho más que incrementar la necesidad de medios de esas características ante la proliferación de sistemas aéreos no tripulados (*Unmanned Aerial Systems*, UAS) de categoría I y II, casi indetectables para la defensa antiaérea tradicional, y provistos de municiones de pequeño tamaño con efectos semejantes a los misiles de ataque en picado, a los que se añaden las municiones tipo «merodeadoras» o en un futuro cercano los enjambres de éstas. Ante la incorporación de sistemas de defensa activa, no debemos pasar por alto las potenciales emisiones que producen y que pueden hacer que los vehículos sean localizables por medios dotados de medidas de apoyo electrónico (*Electronic Support Measures*, ESM). La ocultación y enmascaramiento que pueden proporcionar las redes de camuflaje multispectrales deben ser tenidos en cuenta a la hora de enfrentarse a la localización por parte de los sistemas aéreos tripulados por control remoto que pueblan los campos de batalla presentes y futuros.

También de la guerra del Líbano de 2006 y de las guerras de Afganistán e Irak, se deriva la necesidad de disponer de una protección incrementada en los bajos de los vehículos orientada a enfrentarse a los artefactos explosivos improvisados (*Improvised Explosive Device*, IED), a lo que cabría añadir la incorporación de inhibidores multifrecuencia.

No podemos olvidar el enfrentamiento puro y duro entre carros de combate, cuya importancia parece verse reflejada en varias de las más recientes actualizaciones de carros en servicio, donde la necesidad de ver antes de asomarse a la desenfilada o la necesidad de perforar el frontal de las torres enemigas a mayor distancia nos llevan a las últimas incorporaciones de mejoras, como los periscopios de jefe de carro en mástil, los cargadores automático (que además permiten reducir la tripulación), o los nuevos cañones 2A82 de los carros T-90M o T-14 y L-55A1 del CC Challenger 3 o nuevas municiones capaces de alcanzar 1.850 m/s.

⁶ Las medidas «*soft kill*» buscan interferir o confundir un misil mediante el empleo de señuelos, humos, señales electroópticas, infrarrojas o interferencia láser, mientras que las medidas «*hard kill*» buscan fundamentalmente la neutralización o destrucción física de dicha amenaza reduciendo su capacidad de penetración.



Infografía modernización del CC Challenger con cañón L-55A1



CC T-90 M provisto de un mástil

Finalmente, las necesidades de integrar a los CC en las redes de mando, control y comunicaciones, y a los sistemas de inteligencia, vigilancia, adquisición de objetivos y reconocimiento (*Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance, Targeting Acquisition and Reconnaissance, C4ISTAR*) seguras o la necesidad de incrementar las horas de simulador ante los crecientes costes de mantenimiento y operación de los vehículos, nos encontraremos con los últimos ingredientes en las tendencias actuales que se materializan en sólidos e integrados sistemas de telecomunicaciones capaces de intercambiar información con otros nodos, y de gestionarlo mediante el empleo de una incipiente inteligencia artificial, o de ser empleados para simulación de diferentes escenarios ocupando el mismo puesto en el que luego lo ejecutarán o combinándolos con los sistemas de defensa pasivos como los alertadores láser en modo simulador de duelo.

Desarrollo del Carro de Combate Leopard 2E.

Si se piensa en las características que definen a cualquier vehículo de combate, como son la movilidad, el mando y control, la protección y la potencia de fuego, se podrá esbozar una línea de modernización de subsistemas del CC Leopard de tal forma que su vida útil se amplíe dos décadas y continúe de esta manera siendo un carro de altas garantías.

Si bien la movilidad del Leopard 2E es uno de sus puntos fuertes, y no se proponen cambios estructurales relevantes, cualquier mejora de sus componentes o subconjuntos debe seguir el siguiente guion de cualidades: robusto, sencillo y fiable. Lo más acuciante es la sustitución de las unidades de potencia auxiliares, elemento que proporciona ahorro de combustible y alarga la vida útil del motor, por otras con mayores prestaciones. Otra mejora se situaría en la unidad de potencia hidráulica, elemento vital en el carro y que tecnológicamente puede reemplazarse por un sistema más eficiente y sencillo. Y por último, se podrían sustituir las baterías por unas de mayor capacidad, permitiendo un arranque del motor con menor esfuerzo.



Sistema de protección activa

Con respecto a la protección, y teniendo en cuenta la evolución de las armas contracarro desde que se diseñó la plataforma hasta el día de hoy, se considera necesario evolucionar el carro a fin de mejorar su protección activa y pasiva mediante la incorporación de nuevos sistemas.



Sistema contraguiaido IR

En esta línea, y sin entrar en una descripción exhaustiva, las propuestas de mejora deberían incorporar alertadores láser combinado con la dirección de tiro, telémetro láser, sistema de mando y control, y lanzaingenios, y que este sistema tenga una utilidad dual como herramienta de simulación de duelo con carros propios.



Sistema de alerta láser

También se propone incorporar la preinstalación del sistema de contramedidas activas tipo «hard kill» en toda la flota, incluyendo las modificaciones eléctricas y de resistencia del anillo de la torre. Esta medida, junto a la adquisición del propio sistema activo para un

porcentaje de los carros de combate que pueda ser asignado a una unidad en función de sus compromisos operativos, dotaría a nuestros vehículos de una protección creíble y a un coste razonable. Este sistema podría estar combinado con detectores de ópticas e infrarrojos.

En lo relativo a suplementos de coraza, las propuestas se dirigen al igual que en el punto anterior, a realizar modificaciones para que se pueda modular la protección en función de entorno operativo y la amenaza principal. En este sentido, se podrían preinstalar sistemas de anclaje para incorporar faldones pesados en la barcaza, rejillas en la parte trasera de torre y escapes, y blindaje tipo erizo en la zona de la santabárbara de torre. Finalmente, y para mitigar los efectos de minas e IED, podrían implementarse anclajes para blindaje adicional en la parte inferior de la barcaza así como incrementar la protección del conductor mediante la instalación de anclajes para mantener el asiento suspendido.

Siguiendo con el siguiente paquete de mejoras, llegamos a la potencia de fuego, que no solo se puede vincular a la letalidad del arma principal, sino también a las prestaciones de la torre y su dirección de tiro, a la capacidad de identificación y adquisición de objetivos mediante los elementos electroópticos y al empleo de municiones evolucionadas.

No cabe duda de que el sistema electrónico es el motor sobre el que se sustenta la fiabilidad de la torre del CC Leopard 2E, existiendo en la actualidad conjuntos más fiables, eficientes y sobre todo, reemplazables. Estas nuevas unidades electrónicas ya están siendo empleadas por países usuarios del Leopard con un excelente resultado.

En relación con la electroóptica, nos encontramos que las generaciones de cámaras térmicas y ópticas desarrolladas inmediatamente después de las que monta el Leopard 2E, superan ampliamente las prestaciones en cuanto a capacidad de identificación y adquisición de objetivos, y también son superadas en eficiencia energética. La sustitución de la óptica de 2ª generación por sistemas de 3ª o 4ª generación supondría un salto muy relevante y proporcionaría superioridad táctica.

Otra tendencia muy positiva e implantada en no pocos carros de combate actuales es la incorporación de una estación de armas remota para el jefe de carro, en la que se emplearía una ametralladora de calibre 12,70 mm o un lanzagranadas de 40 mm. Con esta mejora, conseguiríamos fundamentalmente dos aspectos. En primer lugar, poder graduar la respuesta ante una amenaza con un calibre intermedio entre el arma principal de 120 mm y la ametralladora de 7,62 mm, y en segundo lugar, que el jefe de carro podría disponer de su propia línea de fuego independiente de la línea de mira del arma principal. Es decir, podría influir directamente en el combate, mientras el tirador bate otros objetivos con el arma principal.



CC T-90 MS



CC Leopard 2A7+

Por último, deberían incorporarse al catálogo municiones de 120 mm que ofrezcan un abanico de respuesta más amplio, adaptando los efectos a la situación táctica. Así, municiones con una velocidad inicial más elevada, serían capaces de incrementar su capacidad de penetración. También podrían adquirirse municiones tipo «*air bust*» y municiones «*canister*», cuyos efectos se alcanzan por la fragmentación del proyectil a escasos metros del objetivo.

En lo relativo al mando y control, las nuevas versiones del Sistema de Gestión del Campo de Batalla (*Battlefield Management System, BMS*), tendrán la capacidad de explotar las nuevas radios de alta capacidad definidas por software (*Software Defined Radio, SDR*). Estas radios en sus diferentes versiones, podrán trabajar en altos anchos de banda permitiendo la integración y distribución de las imágenes además de toda información proporcionada por los sensores externos del campo de batalla. Estos sensores incluirían a todo tipo de sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto (*Remotely Piloted Aircraft Systems, RPAS*) de dotación en el Ejército, vehículos de exploración y reconocimiento terrestre (VERT) y cualquier otro sensor presente o futuro. Esta información, convenientemente distribuida, será de gran ayuda para las unidades de carros de combate de manera que les permitirá reducir la posibilidad de ser sorprendidas a la vez que emplean dicha información para poder aprovechar las vulnerabilidades del enemigo.

Conclusiones

Puesto que todo parece indicar que la amenaza de que se produzca un enfrentamiento de alta intensidad frente a un enemigo tecnológicamente avanzado a corto o medio plazo sigue presente, no cabe duda que el carro de combate continuará siendo el núcleo principal y máximo exponente de las fuerzas terrestres de los países de nuestro entorno.

Ante este hecho y la necesidad de ver más allá del potencial *Leopardo 2E Plus* esbozado en este artículo, se proponen a continuación las líneas maestras que se podrían considerar para el futuro carro de combate de nuestro ejército.

El primer punto a destacar es la concepción del carro de combate en sí mismo. Los carros, salvo la excepción y «*rara avis*» del «Merkava», han tenido siempre su motor en la parte posterior del vehículo, salvaguardándolo de la parte que recibiría un mayor número de impactos en un enfrentamiento convencional. Quizá, el mayor valor que las sociedades actuales otorgan a la vida humana y la escasez de personal, unido al alto valor de una tripulación instruida obliguen a replantearse dicho punto, habida cuenta que dicha solución podría facilitar la concepción de vehículos de combate de infantería partiendo de la misma barcaza como ya se hace con el mencionado «Merkava» y los vehículos «Namera», sin que esto descartase la posibilidad del empleo de esa misma barcaza para vehículos acorazados en diferentes versiones, esto es, carros de recuperación, zapadores, lanzapuentes...

Sin entrar en la solución final adoptada, otro punto a tener en cuenta será el tipo de motor y combustible que se empleará en este futuro carro de combate. Este punto tiene además la relevancia de que la decisión no puede ir separada del cambio que supondría en el sistema de abastecimiento de combustible del ejército ni de la autonomía estratégica para obtenerlo sin dificultades que en cualquier caso tendrá que proporcionar, como mínimo, la misma autonomía y seguridad que el actual gasóleo. De lo que si podemos estar seguros es que cualquiera que sea la solución, deberá disponer de la capacidad de moverse con propulsión eléctrica de manera que se reduzca la capacidad de ser localizado por el ruido en las circunstancias que así lo exijan, o emplear todos sus sistemas sin tener el motor principal encendido, por lo que previsiblemente deberá disponer de un gran número de baterías u otra forma alternativa de almacenaje de energía.

Otro aspecto a tener en cuenta y que reincide en el precepto de incrementar la supervivencia de las tripulaciones es que éstas permanezcan en una célula de supervivencia en la barcaza del vehículo, dentro de la cual no habría municiones, que quedarían de esta manera únicamente en la torre opcionalmente tripulada para permitir hacer reparaciones menores o dirigir el vehículo en las circunstancias que lo permitan. La protección de la barcaza deberá ser modular y escalable para adaptarlo a las potenciales amenazas que se pueda encontrar en los diferentes campos de batalla en los que será empleado durante el largo tiempo que permanecerá en servicio.

Para facilitar la maniobra de reposición de munición, puesto que el interior de la torre se reducirá considerablemente, los «racks» o compartimentos de munición vacíos deberán poder extraerse por la parte superior de la torre y ser remplazados por otros llenos.

Por otro lado, sobre la torre se dispondrá de un periscopio armado o una estación de armas remota, probablemente dotado con los mismos sistemas que el visor del tirador sobre el cual se portaría un arma que según las necesidades pueda ser una ametralladora de diferente calibre, un lanzagranadas automático o incluso un cañón automático de 30 mm.

Por terminar con la torre del vehículo, ésta tendrá necesariamente unas dimensiones mucho más reducidas que las actuales al no tener que albergar los tres tripulantes como venían haciendo hasta ahora, lo que redundará en el peso final del vehículo. Esto, además, permitirá emplear planos más inclinados en la disposición de la coraza de manera que se aumente la posibilidad de rebote a la vez que se incrementa la cantidad de coraza a perforar en caso de impactos directos. Sobre su superficie, se

repartirán los radares de localización de los sistemas de protección activa «hard kill» y los diversos sensores ópticos y alertadores láser encastrados de manera que se reduzcan los daños accidentales durante las tareas de mantenimiento, permita la instalación de manera sencilla de redes de camuflaje multispectral u otras soluciones de manera sencilla y se reduzca la firma radar. Los lanzaingenios, otros artificios y municiones de diferentes características orientados a ocultar el vehículo en diferentes circunstancias o a destruir las amenazas entrantes, se deberán disponer de manera que puedan enfrentarse a múltiples amenazas simultáneas procedentes de diferentes orígenes.

Los miembros de la tripulación dispondrán de gafas de realidad aumentada que además de presentar aquella información necesaria para su puesto táctico, permitan ver el exterior del vehículo de día o de noche como si este dispusiera de paredes de cristal.

Otros elementos que podrían incrementar de manera notable las capacidades del carro podrían ser los RPAS cautivos que, integrados en el sistema de mando y control e incluso en la dirección de tiro del carro, permitan realizar las observaciones en desfilada elevando únicamente dicho aparato, y compartir la señal con el resto de vehículos. Además, la proliferación de los drones tipo desechables y de municiones merodeadoras, podría propiciar la integración de un modelo que pueda dispararse desde el propio cañón del carro de combate, con el que poder así observar a mayor distancia.

Finalmente, el empleo de vehículos terrestres no tripulados (*Unmanned Ground Vehicles*, UGV) en beneficio de las unidades de entidad sección o compañía con el propósito de reconocer la viabilidad y posibles amenazas de diferentes itinerarios así como enfrentarse a rivales de menor entidad como pudieran ser otros UGV o los RPAS, puede ser un recurso muy a tener en cuenta en el campo de batalla futuro convirtiendo así a los carros tripulados en nodos desde los cuales se operan y gestiona la información de dichos medios sin necesidad de emplearse en combate.

Por último, a los sistemas de mando y control o simulación antes descritos, se añadirían sin duda mecanismos de inteligencia artificial que permitan presentar solamente la información útil en cada momento a los diferentes tripulantes a la vez que transmiten información de carácter táctico y logístico a los escalones superiores sin la necesidad de la intervención humana aumentando de esta manera las posibilidades de actuación de dichos escalones en beneficio de las unidades en contacto sin la necesidades de empeñar a los tripulantes en el envío de la información.

No cabe duda que la tecnología brinda una oportunidad excepcional para que el carro de combate evolucione incesantemente, y siga manteniendo la hegemonía en los campos de batalla presentes y futuros, y siempre, con el espíritu y valor del «carrista» de las unidades acorazadas españolas.

*LAS UNIDADES ACORAZADAS DEL EJÉRCITO DE TIERRA EN LA ACTUALIDAD*⁷

Es innegable que al hablar de las unidades acorazadas, la primera imagen que se nos presenta en la mente es la del carro de combate, y más concretamente la del CC Leopard 2E. Por ello, gran parte de este artículo se centra alrededor de él, al ser el principal carro de combate en España.

Cuatro son las unidades que disponen de esta plataforma en su plantilla:

- Regimiento Acorazado «Pavía» núm. 4, encuadrado en la Brigada «Aragón» I (Zaragoza).
- Regimiento Acorazado «Córdoba» núm. 10, encuadrado en la Brigada «Guzmán el Bueno» X (Córdoba).
- Regimiento Acorazado «Castilla» núm. 16, encuadrado en la Brigada «Extremadura» XI (Badajoz).
- Regimiento Acorazado «Alcázar de Toledo» núm. 61, encuadrado en la Brigada «Guadarrama» XII (Madrid).

Estos cuatro regimientos constan de la misma estructura. Esta consiste en una plana mayor, un Batallón de Infantería de Carros de Combate, dotado exclusivamente con CC Leopard 2E como vehículo principal de combate, y un Grupo de Caballería Acorazado, dotado asimismo de Carros de Combate Leopard 2E y de Vehículos de Exploración de Caballería (VEC)⁸.

Estas cuatro unidades, como se ha comentado, engloban la totalidad de CC Leopard 2E. Es por ello que la generación de los contingentes para la misión «Presencia Avanzada Reforzada» en Letonia, descrita anteriormente, corresponde a las brigadas en las cuales se encuadran dichos regimientos acorazados.

Pero esta enumeración sería incompleta si no incluimos en la descripción de las unidades acorazadas a los Regimientos de Caballería «Montesa» núm. 3 y «Alcántara» núm. 10, encuadrados respectivamente en las Comandancias Generales de Ceuta y Melilla, y que cuentan entre sus materiales principales al CC Leopard 2A4 y al Vehículo de Combate «Pizarro».

⁷ Jesús Ángel GARRIDO ROBRES, coronel de Infantería.

⁸ Este vehículo dispone de un cañón de 25 mm y una ametralladora de 7,62 mm.



Vehículo de Exploración de Caballería (VEC)

Aunque no estén dotados de medios cadena, también se consideran unidades acorazadas del Ejército Tierra a las que a continuación se relacionan:

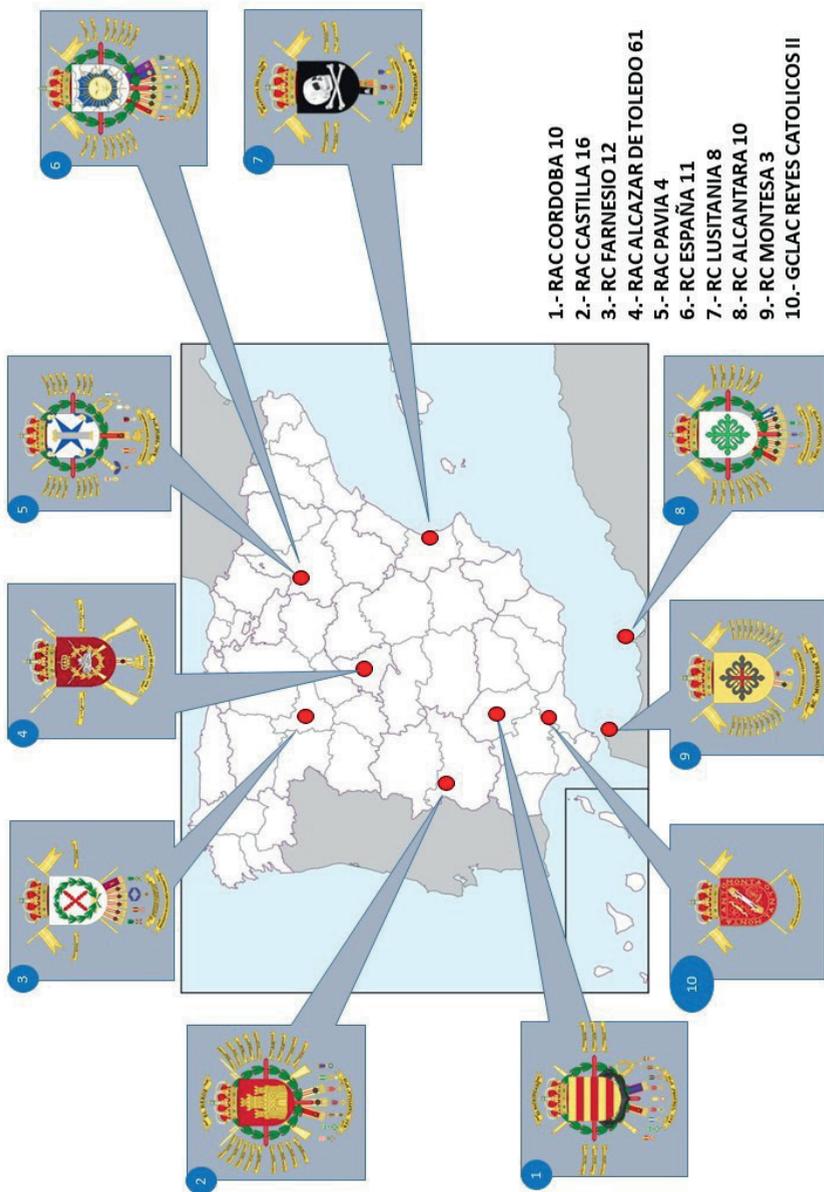
- Regimiento de Caballería «Farnesio» núm. 12, encuadrado en la Brigada «Galicia» VII y ubicado en la provincia de Valladolid.
- Regimiento de Caballería «España» núm. 11, situado en Zaragoza constituyendo una Unidad independiente dentro de la Fuerza Terrestre.
- Regimiento de Caballería «Lusitania» núm. 8 (Valencia), encuadrado en la Brigada «Almogávares» VI de Paracaidistas.
- Grupo de Caballería Ligero Acorazado «Reyes Católicos» II de la Legión, situado en la provincia de Málaga y encuadrado en la Brigada «Rey Alfonso XIII», II de la Legión.

Estas cuatro unidades disponen en su plantilla fundamentalmente de Vehículos de Reconocimiento y Combate de Caballería (VRCC) «Centauro»⁹ y de VEC.



Vehículo de Reconocimiento y Combate de Caballería (VRCC)

⁹ El «Centauro» está dotado de un cañón de 105 mm estabilizado y 3 ametralladoras 7,62 mm.



Situación de las distintas unidades acorazadas en España

*EL EJÉRCITO 2035 Y SU REPERCUSIÓN EN EL FUTURO
DE LAS UNIDADES ACORAZADAS ESPAÑOLAS*¹⁰

En la Visión para la Fuerza 2035, el Jefe del Estado Mayor del Ejército consideraba a las fuerzas terrestres como el «*componente esencial de la Fuerza Conjunta, que estará capacitado para constituir organizaciones operativas flexibles y cohesionadas, dotadas de medios tecnológicamente avanzados y formadas por personal altamente motivado y preparado*». El General de Ejército también manifestaba la necesidad de poder operar en todo tipo de entornos, así como de integrarse en estructuras multinacionales. El Ejército debía de ser, en resumen, una herramienta potente y resolutiva para defender los intereses de España allí donde fuera necesario.

Las Unidades Acorazadas y Mecanizadas, desde el momento de su creación, han materializado las capacidades y características que se definen en la Visión 2035. Las plataformas de combate que integran estas unidades han sido ejemplo de continua evolución tecnológica y de procedimientos. La lucha entre el cañón y la coraza, así como la búsqueda de los sistemas de información más avanzados en cada momento de su historia, ha sido necesaria para mantener la superioridad en el enfrentamiento, adaptarse a la evolución del combate y protegerse frente a nuevas amenazas. Además, esta constante evolución ha obligado a mantener una alta especialización de los tripulantes. Por otra parte, la rapidez con que se desarrolla la guerra acorazada precisa de un grado de iniciativa que se alinea perfectamente con el concepto de «mando orientado a la misión» que hoy se intenta impulsar. Por lo tanto, podría decirse que el concepto que se pretende conseguir en la Fuerza 2035 no parte de cero. Ya en el presente se cuenta con capacidades y unidades que encajan perfectamente en esta visión.

Mirando hacia el futuro, el documento «Fuerza 2035» del Estado Mayor de Ejército de Tierra establece que el enfrentamiento convencional de alta intensidad contra un enemigo tecnológicamente avanzado es uno de los ámbitos para el que se deberá estar preparado.

Para poder enfrentarse a esta amenaza se precisa una fuerza que cuente con una elevada capacidad de combate que le permita ser resolutiva, capaz de mantener la estructura de mando y control en un entorno degradado, minimizando el impacto que acciones de guerra electrónica o ciberataques pudieran tener sobre su capacidad operativa.

Las unidades acorazadas y mecanizadas son, sin lugar a dudas, los elementos que dan la mejor respuesta a los elevados requerimientos que

¹⁰ José María QUIRÓS IGLESIAS, teniente coronel.



Entornos de actuación Fuerza 2035

precisa ese ámbito de actuación. Su alta movilidad táctica las hace idóneas para desarrollar operaciones decisivas y rápidas dentro del teatro. Por otra parte, las capacidades acorazadas y mecanizadas también deberán actuar y, en ocasiones, llevar el esfuerzo principal en alguno de los otros escenarios de actuación como son las zonas urbanizadas, tal y como quedó demostrado en los conflictos de Irak, Chechenia o Siria.

Además, como puede verse ahora mismo, con la actual crisis de Ucrania, las capacidades acorazadas son fundamentales para conseguir una disuasión sólida y creíble que evite una posible escalada del conflicto. Por otra parte, el contar con estas fuerzas también muestra ante los países aliados, la fuerza y compromiso basados en unas capacidades potentes y con una elevada capacidad de integración para operar conjuntamente.

Características de la Fuerza Acorazada 2035

Para estimar las características que podrían ser necesarias para contar con unas capacidades acorazadas mecanizadas, realmente efectivas, en el marco de la Fuerza 2035, se ha escogido el concepto MIRADO-I¹¹, focalizando en las áreas de material, orgánica y personal.

Materiales

Con el fin de la Guerra Fría en los años noventa del siglo XX y el marcado carácter asimétrico y de contrainsurgencia de los principales conflictos en la primera década del siglo XXI, el papel de los carros de combate y su futuro fueron cuestionados, llegando algunos ejércitos a prescindir de la capacidad acorazada. Sin embargo, la evolución del contexto geopolítico ha demostrado que, dentro del amplio espectro y complejidad de los conflictos actuales y futuros, no puede descartarse, más aún, cobra intensidad, la posibilidad de que exista un enfrentamiento convencional de alta intensidad.

Para dar respuesta a esta necesidad, el carro de combate, como principal sistema de armas terrestre y los vehículos de combate, para la infantería mecanizada, siguen siendo la mejor opción por tanto por sus capacidades, así como por el potencial de evolución de estos medios, integrando nuevas tecnologías.

¹¹ Siglas que respectivamente identifican a material, infraestructura, recursos humanos, adiestramiento, doctrina, organización e integración. Como proceso, apuesta por la integración de las distintas áreas buscando la mejor sinergia con el objetivo de que el resultado final obtenido sea especialmente rentable.

En el caso de España, dentro del desarrollo de la Fuerza 2035, a corto plazo, el Carro de Combate Leopard 2E y el Vehículo de Combate Pizarro seguirán siendo los medios que proporcionarán la capacidad acorazada y mecanizada del Ejército de cara a la Fuerza Posible, en 2024.

En el medio plazo, con el objetivo de lograr la Fuerza Avanzada, en 2030, estas plataformas deberían ser modernizadas, permitiendo mejorar sus capacidades de supervivencia, letalidad y movilidad, así como la conciencia situacional.

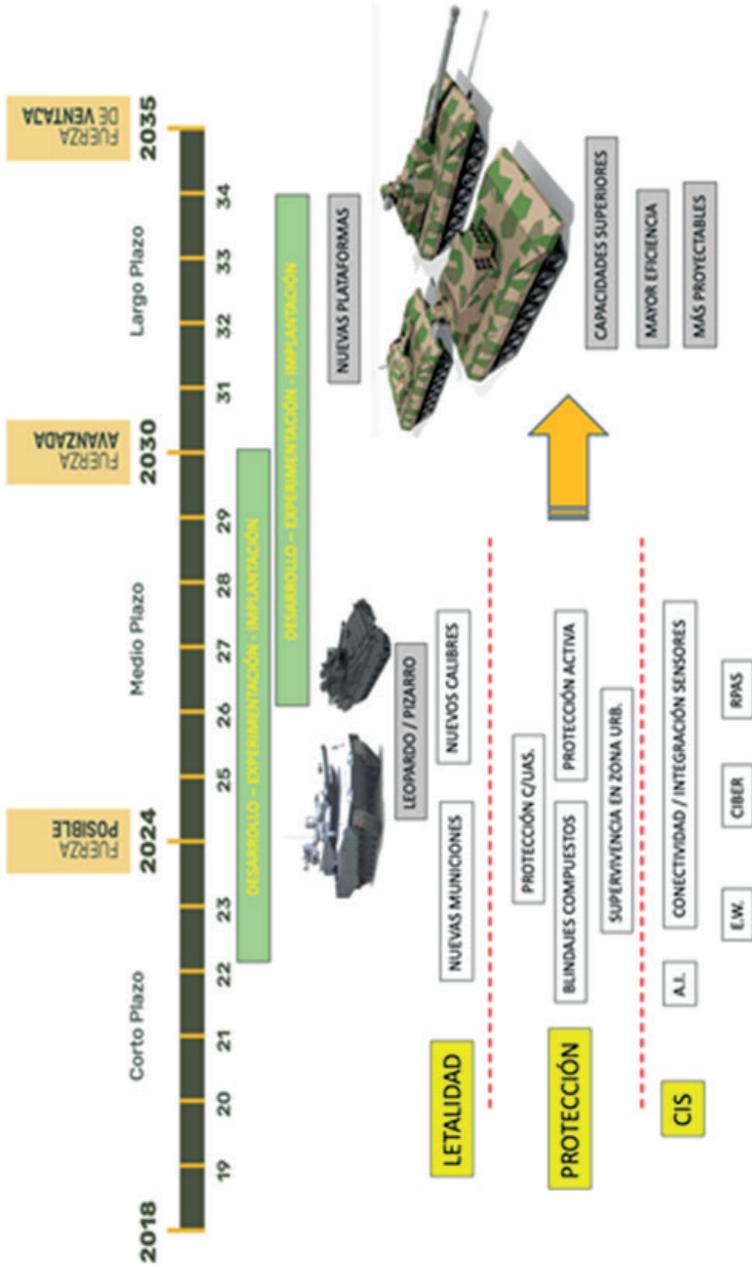
La mejora en las capacidades tecnológicas permitiría mejorar la supervivencia de las tripulaciones con blindajes compuestos más resistentes y sistemas de protección activa contra nuevas municiones o nuevas amenazas, como demostraron ser los drones en el reciente conflicto entre Armenia y Azerbaiyán. Las nuevas capacidades en inteligencia artificial facilitarán a los tripulantes la ejecución de procedimientos de empleo de la plataforma, con mayor rapidez y eficacia, dándole una mayor letalidad; y las nuevas capacidades de los sistemas de información permitirán a estos sistemas de armas integrarse en el «*Campo de Batalla Conectado*», recibiendo toda la información que precisen para el cumplimiento de sus cometidos.

Sería necesario integrar, dentro de las capacidades acorazadas, las posibilidades que ofrecen actualmente los vehículos no tripulados, tanto terrestres como aéreos, así como elementos de guerra electrónica, no sólo de protección sino también de localización y neutralización, a nivel táctico.

La implementación de estas mejoras contribuirá a la implantación, a largo plazo, de una nueva familia de plataformas sobre las que se asentará la Fuerza Acorazada 2035. Las tendencias apuntan a medios más ligeros y móviles, pero con capacidades de combate superiores a las de las plataformas actuales. Se tratará de familias de vehículos con distintas misiones y configuraciones que compartirán elementos, facilitando la logística de estas unidades que será menos demandante. Los avances en inteligencia artificial permitirán reducir las tripulaciones a dos o tres personas, lo que unido a la posibilidad de combinar en unidades vehículos tripulados con otros autónomos, permitiría disponer de un mayor número de vehículos con menores requerimientos de personal, manteniendo la capacidad de choque y disuasión que ofrecen las largas formaciones acorazadas y mecanizadas.

Orgánica

Dentro del Ejército 2035, la Brigada será la unidad de referencia, disponiendo de una estructura orgánica que le permita integrar todas las



Evolución de las Unidades Acorazadas prevista hasta el horizonte 2035

funciones de combate dentro de su nivel. Su potencia recaerá, en gran medida, sobre las capacidades que le proporcionen sus grupos de combate, debiendo ser capaces de actuar de manera rápida y resolutive.

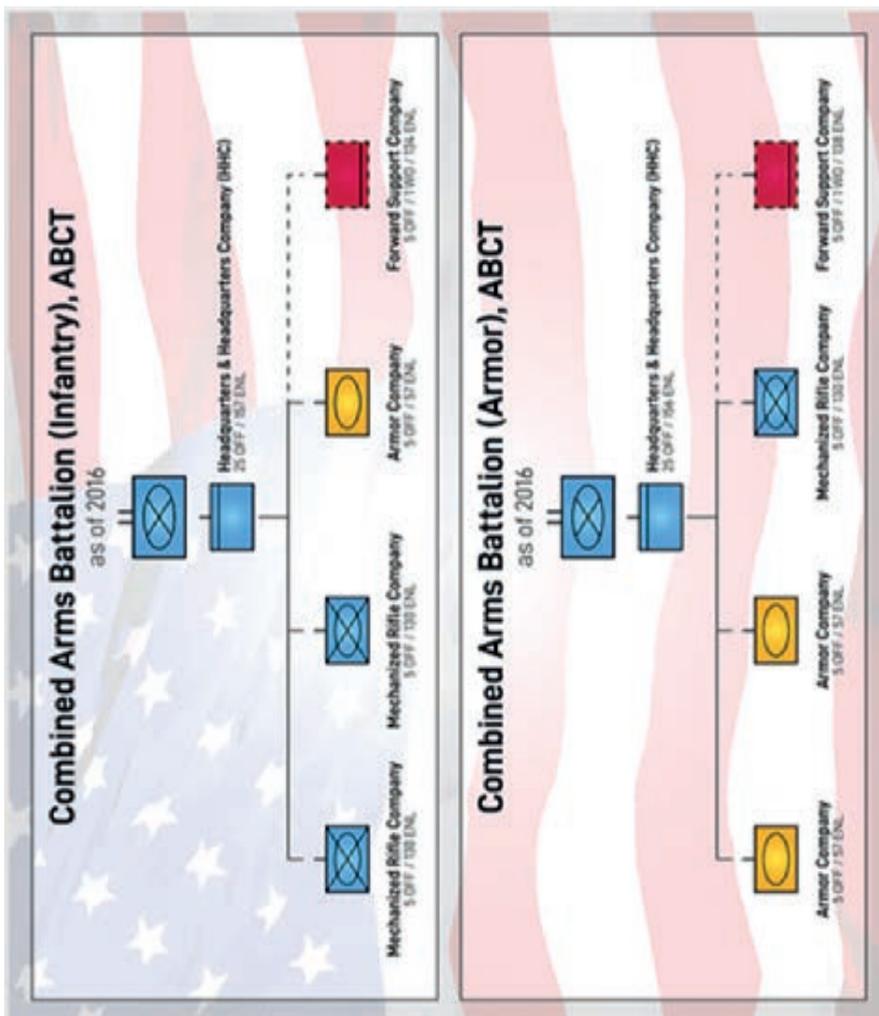
Una de las opciones para configurar estos grupos de combate sería integrar, dentro de la orgánica del batallón, capacidades acorazadas y mecanizadas, ya que se ha demostrado la conveniencia de que ambos elementos trabajen conjuntamente. Incluir unidades de carros y de infantería mecanizada dentro de una estructura orgánica y no en el marco de agrupamientos tácticos como se hace actualmente, facilitaría el adiestramiento de la unidad y se ganaría en cohesión. Se produciría una integración real de capacidades en todos los ámbitos: procedimentales, de mando y control y logística. En este último campo, si se materializara la tendencia de que carros y vehículos de combate estuvieran basados sobre una misma plataforma, los requerimientos logísticos serían menores.

Un ejemplo de esta solución son los «*Combined Arms Battalions*»¹² (Batallones de Armas Combinadas, CAB), que integran las Brigadas de Combate Acorazadas del Ejército de los Estados Unidos. Inicialmente, estos batallones tenían una composición idéntica y estaban compuestos por cuatro elementos de maniobra de entidad compañía. Dos de ellos eran compañías de carros de combate y los dos restantes mecanizados. A partir de 2016, se modificó la orgánica pasando de cuatro a tres compañías. En el caso de Batallones Acorazados, (ACAB), dos de estas compañías eran de carros. Para los Batallones Mecanizados, dos compañías eran mecanizadas y la tercera, de carros de combate.

Además de los elementos acorazados y mecanizados, para operar eficazmente en el futuro espacio de batalla, el batallón debería integrar orgánicamente elementos que le proporcionen capacidades en otros ámbitos:

- Capacidad de guerra electrónica táctica, al menos en lo que se refiere a localización y protección.
- Capacidad ISTAR acorde a las dimensiones de la Zona de Responsabilidad y de Interés que precisa el batallón, con capacidad obtención de información y producción de inteligencia útil para seguir el ritmo rápido de su maniobra.
- Capacidad de apoyo de fuegos con una rapidez en la adquisición de objetivos, movilidad y alcance suficiente para poder apoyar la maniobra.

¹² La organización de los «*Combined Arms Battalions*» viene recogida en el Field Manual N.º 3-90.5



Estructura orgánica de los CAB y ACAB de los Estados Unidos

En lugar de organizar estas unidades desde la perspectiva de las Especialidades Fundamentales, sería conveniente analizar las capacidades que siempre o casi siempre serán necesarias para desarrollar una operación y agruparlas en la misma estructura orgánica, que es lo que garantiza realmente los mejores niveles de preparación. Un ejemplo sería la presencia de personal de la Especialidad Fundamental Transmisiones en los pelotones de transmisiones encuadrados en los Batallones de Infantería. Esta necesidad de contar con personal especializado se considera crítica debido a los conocimientos técnicos y a la complejidad que los Sistemas de Información y Telecomunicaciones (Communication and Information System, CIS) actuales requieren.

Si se analizan las «*Thunder Run*»¹³ desarrolladas por el Ejército de los Estados Unidos en Bagdad el mes de abril de 2003, el éxito de estas acciones se fundamenta, además de en la superioridad tecnológica de los medios estadounidenses, en el grado de cohesión y entrenamiento de las unidades ejecutantes, acostumbradas a trabajar conjuntamente.

Si descendemos al nivel sección, el número de vehículos tiende a aumentar. Se contempla que las secciones de carros pasen de cuatro a seis vehículos¹⁴, para así mantener las ventajas que la «masa acorazada» aporta a la maniobra. La reducción de tripulantes de los carros o la opción de combinar vehículos tripulados con otros autónomos u operados remotamente, facilita alcanzar estos números sin aumentar el personal necesario para operarlo.

Personal

El elemento humano continuará siendo el centro de gravedad de las unidades acorazadas y mecanizadas. Los cañones y las corazas serían elementos vacíos sin el corazón de sus tripulaciones. Como se señalaba anteriormente, las principales características que se describen en el concepto de «mando orientado a la misión» forman también parte del estilo de mando de unidades acorazadas y mecanizadas, que se caracterizan por el alto nivel de iniciativa necesario para la ejecución de acciones rápidas y decisivas.

La evolución hacia sistemas de armas más complejos tecnológicamente deberá venir acompañada de la necesaria especialización de este personal,

¹³ Acciones realizadas por elementos acorazados de la 3ª División de Infantería del Ejército de los Estados Unidos en el interior de Bagdad en el mes de abril de 2003 en el marco de la operación «*Inherent Resolve*».

¹⁴ El Ejército de los Estados Unidos está probando la configuración de las secciones de carros con seis vehículos de los cuales dos estarían tripulados y los otros operados de forma remota.

de manera que puedan operarlos eficazmente. Además, la gestión de personal debería optimizar los recursos empleados en la formación, evitando la pérdida de talento y garantizando la máxima disponibilidad de este personal en las unidades por su carácter crítico y necesario para garantizar su operatividad.

Cómo mencionaba anteriormente, la conjunción de diferentes capacidades que sería conveniente agrupar en una misma estructura orgánica y la complejidad de los medios, precisaría integrar personal de distintas Especialidades Fundamentales dentro del Batallón, que se convertiría en el elemento básico interarmas.

Conclusiones

Como se ha expuesto de manera sucinta en párrafos anteriores, las unidades acorazadas y mecanizadas encajan perfectamente en el futuro desarrollo del Ejército 2035, aportando las capacidades más potentes y mejor preparadas para poder ser resolutivas en las situaciones más demandantes, bien sea en el marco de un conflicto de alta intensidad o para mantener la necesaria disuasión y capacidad de reacción, dentro de la zona gris.

Estas unidades precisarán, como el resto de las capacidades de la Fuerza Terrestre, de un proceso de evolución tecnológica, organizativa y de procedimientos que les permita mantener siempre la superioridad en el enfrentamiento. El carácter altamente tecnológico de los carros y vehículos de combate y la continua evolución desde su aparición en el campo de batalla hace ahora más de un siglo, unido al perfil altamente especializado y motivado de los hombres y mujeres que las integran, hacen a las unidades acorazadas especialmente idóneas para desarrollar proyectos de innovación, como los señalados en una parte anterior del presente artículo.

ACTUALIDAD Y FUTURO DE LAS UNIDADES DE CARROS EN OTROS PAÍSES¹⁵

El carro de combate, que nació para su empleo en el sistema de la guerra de trincheras de la I Guerra Mundial ha conocido un extraordinario desarrollo desde entonces. Su empleo táctico, con mayor o menor fortuna, en función de las misiones asignadas por sus comandantes, le ha llevado a desempeñar la misión capital en el campo de batalla o la menos adecuada a sus capacidades, al de ser empleado en un mero papel como arma de apoyo al combatiente a pie.

¹⁵ José Manuel LLORCA DÍAZ, coronel.

Su fuerza radica en la combinación de sus características principales, fundamentalmente movilidad, potencia de fuego y protección.

- La movilidad, que se deriva de la potencia del grupo motopropulsor instalado en el vehículo, así como de la aplicación de dicha potencia sobre el terreno, bien sea a través de cadenas o de ruedas. El concepto de movilidad se encuentra relacionado con la relación potencia/peso. A igual potencia y mayor peso, menor movilidad. Ruedas vs cadenas; la cadena proporciona mejor movilidad todo terreno, supera zanjas y obstáculos, asume mejor la vibración debida a las irregularidades de terreno. Reparte el mejor la presión del vehículo (kg/cm²) y le garantiza un mejor comportamiento en terrenos embarrados. También tiene un coste logístico grande, dado que hay que sustituir los elementos que la componen, eslabones y zapatas, con frecuencia debido a su desgaste al desplazarse por el terreno.

La rueda proporciona al vehículo una mayor velocidad en caminos o carreteras, pero no todo terreno, con un coste logístico muy inferior, incluido un menor consumo de combustible por kilómetro recorrido. Por contra, la movilidad todo terreno de la rueda es inferior al de la cadena.

- La protección, determinada en gran medida por el blindaje con el que se dota al vehículo, y que supone una proporción muy importante del peso total del mismo. Mayor blindaje se traduce en una mayor protección del blindado y lo que es más importante, de su tripulación. Pero también hay que tener en cuenta que a igual motor, un mayor blindaje implica mayor peso y, en consecuencia, menor movilidad. La protección no se basa de forma exclusiva en el blindaje, sino en otros factores como la propia velocidad (movilidad) del carro. Un vehículo que se desplaza rápidamente por el terreno suele ser más difícil de alcanzar por un disparo y por lo tanto está más protegido.
- La potencia de fuego, basada inicial y fundamentalmente en el armamento instalado en el carro. El principal generalmente un cañón y secundario ametralladoras, artificios lanzagranadas o incluso misiles contracarro. Mayor cantidad armamento sobre un vehículo implica superior potencia de fuego con su inevitable coste de mayor peso y, por lo tanto, menor movilidad. Ligado a la potencia de fuego se encuentra el sistema de óptica con que se dote al vehículo. Aquí se incluye el sistema de puntería, la óptica que permita la visión en todas las condiciones y la dirección de tiro, que junto con la

estabilización del armamento principal y de la torre del carro permitirán el disparo con el vehículo en movimiento sobre un objetivo que puede estar en movimiento también. Todo ello con la finalidad de incrementar la probabilidad de hacer blanco a la primera.

Las características anteriormente citadas son las que han sido consideradas como principales del carro de combate. Sin embargo habría que contemplar alguna más para poder comprender la complejidad que el empleo de estos vehículos tiene en nuestro siglo. Podemos citar por ello:

- Sistemas de Mando y Control, desde los sistemas de comunicaciones que equipan a los carros a los medios de gestión del campo de batalla, que permiten a la tripulación hacerse con una idea exacta de lo que acontece en el combate a su alrededor, más allá del alcance de visión que le proporcionan los elementos electroópticos con los que está equipado el blindado y que le permiten reaccionar de forma adecuada y coordinada con el resto de la unidad en el todo que forma el campo de batalla moderno.
- La tripulación está formada por el jefe de carro, el tirador, el conductor y en la mayoría de carros el cargador. Como parte del sistema de armas, debe conocer perfectamente su vehículo, fortalezas y debilidades, y además estar perfectamente instruida y adaptada a vivir y combatir en su carro de combate, que para ellos ha de ser un segundo hogar. Altamente especializada y motivada, confiando que el elemento sobre el que combaten posee las mejores cualidades para alcanzar un resultado al enfrentamiento favorable y darles la mejores posibilidades de supervivencia en un entorno hostil. La instrucción de la tripulación debe hacer de ella un todo coordinado que trabaja en equipo. Cada tripulante debe conocer los cometidos del resto de personal del carro y, en determinados casos, ser capaz de sustituirlos si hubieran sido baja en la acción.

Sin pretender de ser excluyente con otros, estos son los factores que se combinan en el diseño de un vehículo, con el ánimo de dotar a un país de una fuerza acorazada. Sobre la base de estos elementos comunes, son las particularidades con las que uno u otro país vislumbran el empleo de los mismos los que establecerán las diferencias. La composición de una fuerza acorazada se va a basar en múltiples factores: experiencia previa de empleo de los medios en conflictos y las lecciones aprendidas derivadas de estos; recursos disponible a aplicar en el diseño de la fuerza acorazada; existencia o no de una industria nacional que se encuentre en condiciones de fabricar y proporcionar un carro de combate con las características necesarias; escenarios y previsiones de empleo de las unidades acorazadas, etc.

La tendencia de las fuerzas acorazadas

La realidad en las últimas décadas, en las que han prevalecido en el mundo conflictos de carácter asimétrico o híbridos ha llevado a muchos analistas militares a difuminar el empleo de los carros de combate fuera de la misión para la que fueron en su momento concebidos, esto es, romper un sistema defensivo y profundizar para desequilibrar su despliegue. El difícil encaje de las unidades de carros en las operaciones de mantenimiento de la paz hizo perder su relevancia y llevó a su empleo con cuentagotas.

Sin embargo, y como argumento contrario también hay que decir que los países que se han visto inmersos en conflictos y que han dispuesto de carros de combate, han hecho un profuso empleo de ellos, tanto en combate convencional (Iraq), como asimétrico (Afganistán, Líbano,...).

En todo caso, las campañas exitosas en las que han participado los carros de combate tienen un elemento común, independientemente de la calidad de los vehículos empleados en las mismas, que es el empleo combinado de las diferentes capacidades de combate. Empezando por establecer un eficaz sistema de mando y control, para continuar con la vital superioridad en el aire, y los apoyos de combate y logísticos necesarios. Por supuesto resultan imprescindibles los valores morales y la confianza de los carristas en sus máquinas, fruto de horas y horas de entrenamiento sobre los vehículos y, en las últimas décadas, haciendo un uso intensivo de los medios de simulación, sin los que es muy difícil obtener el máximo rendimiento de las unidades acorazadas.

Entonces, cabe preguntarse cuál será la tendencia en las fuerzas acorazadas futuras. Partiendo de la base de que los principios de empleo de los carros de combate y sus características no han variado desde sus inicios, cabe inferir que es la mejora del propio carro de combate el que va estableciendo paulatinamente el diseño de cada fuerza acorazada en los diferentes países, aunque con matices.

Estamos presenciando una paulatina disminución de estos vehículos en los arsenales, así como una tendencia a la reducción en la orgánica de las unidades dotadas con este tipo de medios. Por una parte ello es debido a la relativa falta de aplicación de la potencia acorazada a los últimos conflictos asimétricos o misiones de paz. Al menos no existe en este tipo de escenarios el empleo en masa, con idea de profundizar en el despliegue que hicieron famosas las campañas de la guerra relámpago que han encandilado al público general a través de la historia. Campañas como las de Polonia o Francia en la II GM, el Sinaí en la Guerra de los Seis Días o la Tormenta del Desierto en Iraq han subyugado a miles de lectores y amantes y seguidores del mundo de los carros y sus combates.

Por otra parte, la aplicación de los avances en tecnología al diseño y construcción de este tipo de vehículos los hace difícilmente asequibles a la gran mayoría de países. Adquirir una flota de carros de combate puntera resulta complicado en los tiempos que corren. Tras su adquisición, hay que mantenerla operativa a lo largo de todo su ciclo de vida. Hay que someter a los blindados a procesos de actualización de sus componentes, mejorando sus capacidades e implementado las mejoras que la inevitable evolución tecnológica lleva aparejado a fin de mantener el carro en primera línea de empleo. Y hay que gastar recursos en instrucción del carrista y el adiestramiento de las unidades. No hacerlo así supone relegar la flota de blindados a una segunda línea, lo que no es tolerable tras el desembolso inicial de su adquisición. Por todo ello, la tendencia natural ha sido la de reducir unidades de carros y la flota de vehículos activos en cada ejército. No todo resulta negativo, habida cuenta que el avance tecnológico unido a factores como la profesionalización del carrista en la mayoría de países lleva aparejado un exponencial incremento de su rendimiento operativo y por tanto, se justifica, sin pérdida de su capacidad de combate una reducción del número de carros en la flota de un país. Este no es un caso único, la Historia nos muestra la reducción del número de componentes de un ejército en proporción a la mayor potencia del armamento con que se dota al mismo.

Evolución de los actuales carros de combate

Cabe preguntarse cuál puede ser la evolución del carro de combate en las próximas décadas. Podemos citar el caso de Alemania y Francia, que están desarrollando el concepto del *Main Ground Combat System* (Sistema Principal de Combate Terrestre, MGCS). Tras más de medio siglo de servicio, tanto el CC Leopard 2 como el Leclerc deben ser reemplazados de 2035 en adelante, por un modelo de sistema de combate terrestre capaz de asegurar la capacidad de duelo, impulso y la capacidad de imponerse en el campo de batalla. Ello implica una protección superior, así como la rápida detección del blanco, velocidad en los sistemas de procesamiento de datos, mayor eficacia general y una superior movilidad táctica. Se trata de hacer frente a la amenaza en un ambiente operativo extraordinariamente exigente, utilizando para ello las más avanzadas tecnologías asegurando a la vez la robustez del vehículo y su alta disponibilidad. Las características del Sistema de Armas de Próxima Generación (*Next Generation Weapons System*, NGWS) son las descritas en el principio de este capítulo, esto es:

- Superior capacidad de fuego.
- Alta movilidad.
- Protección optimizada.

Deberá también estar preparado para actuar en un amplio espectro de amenazas que incluyen el combate híbrido y asimétrico, el combate simétrico y ser resistente al ataque con todos los tipos de armas contracarro, misiles y lanzacohetes contracarro portátil (RPG).

En cuanto a los rusos, el último conflicto en el que se puso a prueba su material en una escala a tener en cuenta ha sido en el Donbass en 2014 y 2015, donde se produjo un enfrentamiento entre el ejército ucraniano y milicias proKiev, contra milicias separatistas con apoyo de fuerzas irregulares y regulares rusas. En este caso no se dieron grandes batallas de carros como las de las guerras árabe-israelíes del 67 y 73. En Donbass los carros de combate volvieron a desempeñar un rol insustituible, y que ha de ser tenido en cuenta por los planificadores europeos, habida cuenta la tendencia a disminuir el número de carros de combate en sus arsenales.

Inicialmente la ventaja estuvo del lado del ejército ucraniano, que se impuso a los rebeldes utilizando carros T-64 en apoyo a las unidades de infantería. Posteriormente se integraron con efectividad en Grupos Tácticos tipo batallón junto a vehículos de transporte blindado tipo BTR y vehículos de exploración tipo BRDM. En los primeros enfrentamientos los carros del ejército regular ucraniano lograron imponerse a los rebeldes, sin embargo finalmente la balanza se inclinó a favor de los rusos conforme fueron entrando en acción los más modernos carros de combate rusos: T-72, T-80 y T-90.



CC T-72 B3 ruso en Ucrania

En principio los rusos siguen confiando en sus carros, relativamente ligeros para los estándares occidentales y en los que prima la agilidad, movilidad, sobre el terreno combinado con un potente armamento. Su fuerza en este sentido sigue estando en el empleo de una masa acorazada que pueda

sobrepasar a las defensas de sus adversarios, contando, como debe ser, con los apoyos de fuego y de combate necesarios. Pueden mejorar sus diseños en los sistemas de dirección de tiro. En sus carros de combate se han decidido por sistemas de alimentación del cañón automáticos, lo que no siempre resulta en mayor eficacia pese a ahorrar un tripulante y ganar por tanto algo de espacio en la, ya de por sí reducida cámara de combate.

Israel mantiene una perspectiva muy diferente a las rusas en el diseño y empleo de sus fuerzas acorazadas, así como en la fabricación de su propio carro de combate, el Merkava («carro» en hebreo). Los condicionantes geográficos y demográficos del estado de Israel, llevan a un diseño como el de este poderoso vehículo. Israel, con un terreno reducido, rodeado de adversarios y con una población también pequeña en comparación con los países de su entorno, no puede permitirse el lujo de perder uno u otra. Por ello el diseño de sus carros prima la protección y la potencia de fuego sobre la movilidad. Esa es la esencia del CC Merkava. La instrucción de las tripulaciones mediante el uso intensivo de la simulación debe garantizar la superioridad táctica sobre sus posibles adversarios. Una vez instruido, cada carrista israelí se convierte en un gran valor a preservar, de ahí la necesidad de un diseño que, además del blindaje, sitúa el motor delante de la cámara de combate, proporcionando un factor adicional de protección a la tripulación.



Dos CC Merkava III pertenecientes a las Fuerzas de Defensa de Israel

En lo que a Estados Unidos se refiere, se encuentran equipados con uno de los mejores carros de combate del mundo. El CC M-1 Abrams, que cuenta con unas capacidades en cuanto a movilidad, protección y potencia de fuego que lo convierten en un arma formidable. Se trata de un vehículo fiable en

operaciones, aunque mucho se ha escrito sobre su grupo motopropulsor, por turbina de gas. No obstante, la cadena logística norteamericana asume con notables garantías los cuidados que se han de prestar a un blindado de esta capacidad y mantiene buenos estándares de operatividad. Más de 8000 carros de este modelo han sido fabricados y dotan a las fuerzas armadas estadounidenses así como a países aliados. De momento no se conoce un remplazo al mismo y algo que no se puede negar es el de encontrarse probado en combate, lo que le diferencia de otros blindados que dotan a fuerzas acorazadas occidentales. En varias versiones, ha participado en los conflictos del Golfo Pérsico con un notable rendimiento, basado en su diseño, y en los apoyos de combate y logísticos con los que cuenta en operaciones y sin los que ningún vehículo acorazado puede triunfar en escenarios bélicos de gran exigencia, como apuntábamos anteriormente en este mismo capítulo.



CC estadounidense M1 Abrams A2

La importancia de la instrucción de tripulaciones

Pero algo que puede proporcionar la superioridad en el campo de batalla es la instrucción y adiestramiento de tripulaciones, que lleva a la máxima confianza en el equipo a la hora de entrar en combate. Para ello, el ejército estadounidense cuenta con un avanzado sistema de entrenamiento apoyado en la simulación, entre los que cabe destacar los sistemas «en vivo» implantados en diversos campos de maniobras, tanto en Europa como en Norteamérica.

Estos campos se encuentran instrumentalizados y pueden reproducir la mayoría de los efectos del combate sobre una unidad acorazada, tanto de fuego directo como de indirecto. Cuentan también con una fuerza de oposición (OPFOR), capaz de emplearse como «sparring» de la unidad a entrenar, utilizando procedimientos de combate convencional o irregular. Los resultados de los enfrentamientos, que son registrados minuto a minuto, permiten a los instructores que supervisan y controlan los ejercicios el aplicar tras el mismo un exigente sistema de lecciones aprendidas que ningún comandante de unidad acorazada que se ejercite con este sistema olvidará jamás.

La unión de un buen carro, con tripulaciones adiestradas y motivadas, con elevada moral de combate, y contando con un sistema de apoyo al combate y logístico que garantice el empleo y sostenimiento de estos medios, proporcionan a estas unidades las mejores probabilidades de imponerse en un conflicto bélico.

Conclusiones

Los carros de combate del siglo XXI tienen las características de los originales, si bien ampliadas al infinito: potencia de fuego, movilidad y protección.

La tendencia en las fuerzas acorazadas en la mayoría de los países es a disminuir el número de carros y de unidades en los que estos se encuentran desplegados, sin que ello suponga necesariamente una pérdida de capacidad. Ello es debido a los avances tecnológicos aplicados a estos materiales, que han aumentado exponencialmente su capacidad de combate.

Un país se dotará con el carro que necesite en función de las condiciones en que tenga previsto su empleo, de la doctrina y procedimientos tácticos en los que se base la normativa operativa del mismo y de su capacidad económica para adquirir, equipar, instruir, y emplear una fuerza acorazada.

Por lo anterior, los ejércitos occidentales optan por MBT en los que se equilibran potencia de fuego, movilidad y protección. Los israelíes, sin renunciar a ninguna de ellas, han optado por un carro que ofrece una mayor protección a sus tripulantes. Los rusos priman la movilidad y la acción en masa de sus unidades.

Los carros dotan a las unidades de los países estudiados con vistas a su previsible empleo. Los países que cuentan con ellos, llegado el momento, los utilizan en los conflictos en los que se vean inmersos.

Desde la antigua Roma hasta nuestros días, y así seguirá siendo en el futuro, la victoria se ha basado en la capacidad de desplazar a los combatientes con velocidad y adecuada protección sobre el campo de batalla, para poder aplicar la máxima potencia de combate sobre el enemigo en el momento decisivo. Esta sigue siendo la esencia de las unidades acorazadas o mecanizadas.

BIBLIOGRAFÍA

- BIVAINIS, Andrius: *Multi-dimensional assessment of the Second Nagorno-Karabakh War*. War Studies University.
- CAMERON, Bruce: «*The tank capability of the future*». The Cove (web). Enero 2022.
- CANDIL MUÑOZ, Antonio J.: «Historia del LEOPARD 2 en España (I, II y III)», en *Revista Ejército*, núms. 5, 6 y 7. 2010.
- : *Spain's Armor Force Modernizes*.
- CORDESMAN, Antony H: *Lessons of 2006 Israeli-Hezbollah War*, CSIS.
- DICKS, Armin: Presentación «*Common Conceptual Vision*». Army Concepts and Capabilities Development Centre. Noviembre 2018.
- JORDÁN, Javier. Documento marco. *Algunas lecciones del combate terrestre en el Donbass (2014-2015): artillería fuerzas acorazadas y mecanizadas*. Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- KOFMAN, Michael: *Lessons from Russia's Operations in Crimea and Eastern Ukraine*. RAND Corporation.
- MATSUYAMA, Brendan; *U.S. Army Combined Arms Battalion*. Web Battle Order (web). 2016.
- MORGAN, Brandon: *Light, mobile and many: rethinking the future of armour*. Modern War Institute. Marzo de 2019.
- NASH, Ed: *In Profile: The M1 Abrams Main Battle Tank*. <https://www.overtdefense.com>
- NORRIS, Pete: *Maximizing the Lethality of Armoured Forces*. The Strategy Brigade. 2016.
- VV.AA.: *Enciclopedia Ilustrada tanques, carros de combate y vehículos acorazados*. Tikal Ediciones, Madrid.

OTRAS FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- Publicaciones doctrinales Ejército de los Estados Unidos de América.
- Documento sobre tendencias de Infantería 2021. Jefatura de Apoyo y Doctrina de Infantería.
- Documento FUERZA 35, Estado Mayor del Ejército de Tierra.
- Diversos Manuales de Instrucción del Ejército de Tierra.
- Diversas páginas web (Rheinmetall, Bellingcat).
- Entrevista directa con el subteniente Antonio Luis Cueto Rodríguez, destinado actualmente en el RI «La Reina n.º2», pionero del CC Leopard 2A4 en España.

NORMAS PARA LA PUBLICACIÓN DE ORIGINALES

La *Revista de Historia Militar* es una publicación del Instituto de Historia y Cultura Militar. Su periodicidad es semestral.

Puede colaborar en ella todo escritor, militar o civil, español o extranjero, que se interese por los temas históricos relacionados con la institución militar y la profesión de las armas.

En sus páginas encontrarán acogida los trabajos que versen sobre el pensamiento militar a lo largo de la historia, deontología y orgánica militar, instituciones, acontecimientos bélicos, personalidades militares destacadas y usos y costumbres del pasado, particularmente si contienen enseñanzas o antecedentes provechosos para el militar de hoy, el estudioso de la historia y jóvenes investigadores.

Los trabajos han de realizarse en idioma español, ser inéditos y deberán precisar las fuentes documentales y bibliográficas utilizadas. No se aceptará ningún trabajo que haya sido publicado en otra revista o vaya a serlo.

Los originales deberán remitirse en soporte papel y digital a: Instituto de Historia y Cultura Militar. *Revista de Historia Militar*. Paseo de Moret, núm. 3. 28008-Madrid, pudiendo remitirse con antelación, vía correo electrónico, a la siguiente dirección: rhmet@et.mde.es.

El trabajo irá acompañado de una hoja con la dirección postal completa del autor, teléfono, correo electrónico y, en su caso, vinculación institucional, además de un breve currículum. En el caso de los militares, en el supuesto de encontrarse en la situación de «reserva» o «retirado», lo harán constar de forma completa, sin el uso de abreviaturas.

El procesador de textos a emplear será Microsoft Word, el tipo de letra Times New Roman, el tamaño de la fuente 11 y el interlineado sencillo.

Los artículos deberán tener una extensión comprendida entre 10.000 y 20.000 palabras, incluidas notas, bibliografía, etc., en páginas numeradas y contando cada página con aproximadamente 35 líneas, dejando unos márgenes simétricos de 3 cm.

En su forma el artículo deberá tener una estructura que integre las siguientes partes:

- Título: representativo del contenido.
- Autor: identificado a través de una nota a pie de página donde aparezcan: nombre y apellidos y filiación institucional con la dirección completa de la misma, así como dirección de correo electrónico, si dispone de ella.
- Resumen en español: breve resumen con las partes esenciales del contenido.

- Palabras clave en español: palabras representativas del contenido del artículo que permitan la rápida localización del mismo en una búsqueda indexada.
- Resumen en inglés.
- Palabras clave en inglés.
- Texto principal con sus notas a pie de página.
- Bibliografía: al final del trabajo, en página aparte y sobre todo la relevante para el desarrollo del texto. Se presentará por orden alfabético de los autores y en la misma forma que las notas pero sin citar páginas.
- Ilustraciones: deben ir numeradas secuencialmente citando el origen de los datos que contienen. Deberán ir colocadas o, al menos, indicadas en el texto.

Notas a pie de página.

Las notas deberán ajustarse al siguiente esquema:

a) Libros: apellidos seguidos de coma y nombre seguido de dos puntos. Título completo del libro en cursiva seguido de punto. Editorial, lugar y año de edición, tomo o volumen y página de donde procede la cita (indicada con la abreviatura pág., o pp. si son varias). Por ejemplo:

Palencia, Alonso de: *Crónica de Enrique IV*. Ed. BAE, Madrid, 1975, vol. I, pp. 67-69.

b) Artículos en publicaciones: apellidos y nombre del autor del modo citado anteriormente. Título entrecomillado seguido de la preposición en, nombre de la publicación en cursiva, número de volumen o tomo, año y página de la que proceda la cita. Por ejemplo:

Castillo Cáceres, Fernando: «La Segunda Guerra Mundial en Siria y Líbano», en *Revista de Historia Militar*, nº 90, 2001, pág. 231.

c) Una vez citado un libro o artículo, puede emplearse en posteriores citas la forma abreviada que incluye solamente los apellidos del autor y nombre seguido de dos puntos, *op.cit.*, número de volumen (si procede) y página o páginas de la cita. Por ejemplo:

Castillo Cáceres, Fernando: *op.cit.*, vol. II, pág. 122.

d) Cuando la nota siguiente hace referencia al mismo autor y libro puede emplearse *ibidem*, seguido de tomo o volumen y página (si procede). Por ejemplo:

Ibidem, pág. 66.

e) Las fuentes documentales deben ser citadas de la siguiente manera: archivo, organismo o institución donde se encuentra el documento, sección, legajo o manuscrito, título del documento entrecomillado y fecha. Por ejemplo: A.H.N., *Estado*, leg. 4381. «Carta del Conde de Aranda a Grimaldi» de fecha 12 de diciembre de 1774.

Se deberá hacer un uso moderado de las notas y principalmente para contener texto adicional. Normalmente las citas, si son breves se incluirán en el texto y si son de más de dos líneas en una cita a pie de página.

Recomendaciones de estilo.

- Evitar la utilización de la letra en negrita en el texto.
- Utilizar letra cursiva para indicar que se hace referencia a una marca comercial, por ejemplo fusil *CETME*, o el nombre de un buque o aeronave fragata, *Cristóbal Colón*. También para las palabras escritas en cualquier idioma distinto al castellano y para los títulos de libros y publicaciones periódicas.
- Los cargos y títulos van siempre en minúscula, por ejemplo rey, marqués, ministro, etc., excepto en el caso del rey reinante en cuyo caso será S.M. el Rey D. Felipe VI. Los organismos e instituciones van con mayúscula inicial: Monarquía, Ministerio, Región Militar, etc.
- De la misma manera, se escriben con mayúscula todas las palabras significativas que componen la denominación completa de entidades, instituciones, etc.
- Los términos «fuerzas armadas» y «ejército» se escribirán con minúscula cuando se haga referencia genérica a ellos. Si se habla de «Ejército» o «Fuerzas Armadas» como institución debe emplearse la mayúscula inicial. Otro tanto viene a ocurrir con las especialidades fundamentales, las antiguas Armas y Cuerpos de los Ejércitos y con las Unidades Militares; por ejemplo tropas de infantería y Especialidad Fundamental, Arma de Infantería, un regimiento y el Regimiento Alcántara.
- Las siglas y acrónimos más conocidos se escriben sin intercalar puntos y conviene relacionarlos entre paréntesis inmediatamente después de utilizarlos por primera vez, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).
- Se utilizarán siglas para referirse a archivos y publicaciones periódicas que vayan a aparecer con frecuencia en el texto, Archivo General Militar de Madrid (AGMM).

Evaluación de originales.

Para su publicación los trabajos serán evaluados por, al menos, cuatro miembros del Consejo de Redacción, disponiéndose a su vez de un proceso de evaluación externa a cargo de expertos ajenos a la entidad editora, de acuerdo con los criterios de adecuación a la línea editorial y originalidad científica.

Impresión Bajo Demanda

Procedimiento

El procedimiento para solicitar una obra en impresión bajo demanda será el siguiente:
Enviar un correo electrónico a **publicaciones.venta@oc.mde.es** especificando los siguientes datos:

Nombre y apellidos

NIF

Teléfono de contacto

Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos

Dirección de facturación
(si diferente a la dirección de envío)

Título y autor de la obra que desea en impresión bajo demanda

Número de ejemplares que desea

Recibirá en su correo electrónico un presupuesto detallado del pedido solicitado, así como, instrucciones para realizar el pago del mismo.

Si acepta el presupuesto, deberá realizar el abono y enviar por correo electrónico a:

publicaciones.venta@oc.mde.es
el justificante de pago.

En breve plazo recibirá en la dirección especificada el pedido, así como la factura definitiva.

Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

Dirección de envío:
(sólo si es distinta a la anterior)

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:



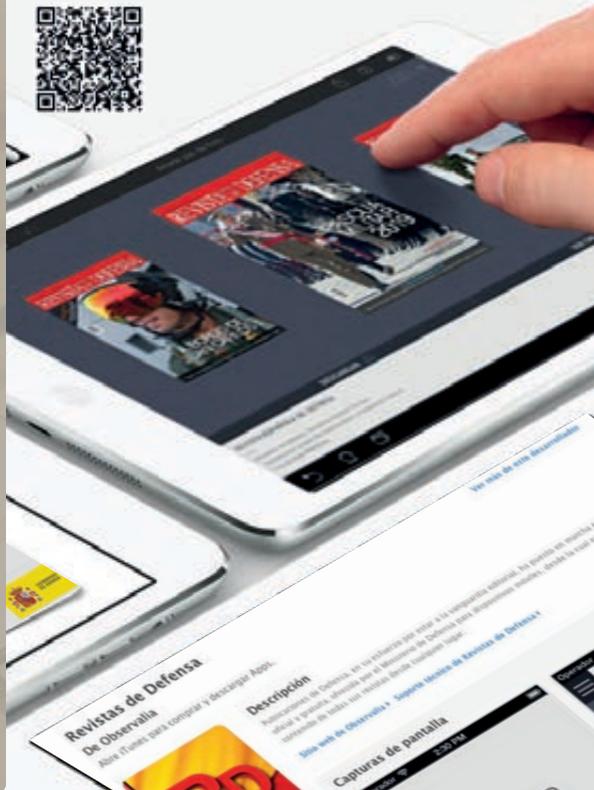
App

Revistas de Defensa

Consulta o **descarga gratis el PDF** de todas las revistas del Ministerio de Defensa.

También se puede consultar el Boletín Oficial de Defensa de acceso libre.

La app **REVISTAS DE DEFENSA** es gratuita.



WEB

Catálogo de Publicaciones de Defensa

<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

La página web del **Catálogo de Publicaciones de Defensa** pone a disposición de los usuarios la información acerca del amplio catálogo que compone el fondo editorial del Ministerio de Defensa. Publicaciones en diversos formatos y soportes, y difusión de toda la información y actividad que se genera en el Departamento.

También se puede consultar en la WEB el Boletín Oficial de Defensa de acceso libre.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL



9 772530 195006

01022



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL



9 772530 195006

01022