

EL EMPLEO DE LOS CARROS DE COMBATE EN LA GUERRA DE ESPAÑA

José Luis INFIESTA PÉREZ

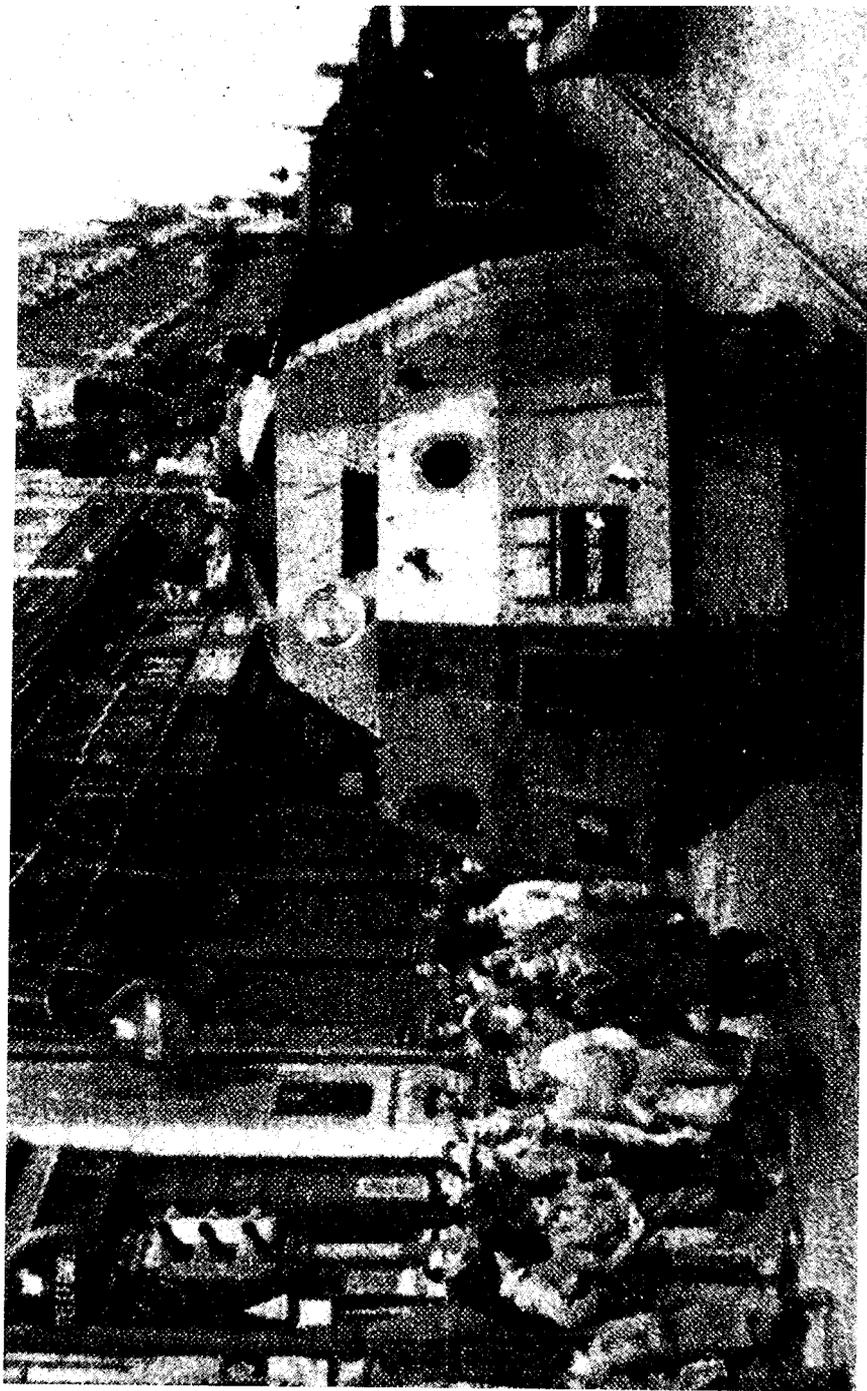
Agregado al Centro de Historia Contemporánea de Cataluña

FUE la guerra de España el primer conflicto bélico en el que se empezaron a experimentar los carros de combate modernos, aquellos a los que podríamos llamar de la segunda generación, entre cuyas características fundamentales estaba la de haber aumentado considerablemente su velocidad, haciéndoles prácticamente un arma nueva capaz de revolucionar los conceptos tácticos y estratégicos hasta entonces vigentes.

A pesar de que en nuestra guerra los carros desempeñaron un papel modesto, el observador bien informado puede apreciar en ella el embrión de sus diferentes formas de empleo, que anunciaban cómo iban a ser utilizados en la inmediata II Guerra Mundial.

Formaban parte de nuestro Ejército dos regimientos de carros, uno en Madrid y otro en Zaragoza, dotados con viejos Renault FT-17 y se conservaban algunos Schneider CA-1. Combatieron además cinco modelos llegados desde el extranjero: las tanquetas italianas Fiat-Ansaldo, los dos carros soviéticos T-26 y BT-5 y los dos modelos alemanes Krupp, casi iguales, a los que puede añadirse la anecdótica aparición del Trubia español en los frentes del Cantábrico. La falta de espacio no me permite ocuparme de los camiones y autos blindados, algunos muy poderosos.

Un Schneider combatió en las calles de Madrid en julio de 1936, otro ante el Alcázar de Toledo y otro —quizás el mismo siempre—, en la ofensiva republicana sobre Sigüenza. Los Renault del regimiento de Madrid, fueron enviados a la Sierra de Guadarrama y más tarde a los



Un Schneider por las calles de Madrid el 20 de julio de 1936.

frentes andaluces. También llegaron unos cuantos, de este anticuado modelo, desde Francia o desde Rusia.

EL CARRO VELOCE FIAT ANSALDO

En 1929 Italia adquirió unos carros ingleses Vickers-Carden-Lloyd, que fueron la base de los fabricados por la casa Fiat y armados por la Ansaldo, que cristalizaron en 1935 en el modelo L-35. Las características de la guerra de Etiopía hicieron que en aquel conflicto se emplearan más los autos blindados, por lo que los rectores del Ejército italiano, decidieron enviar pronto a España a sus Fiat, para juzgar su comportamiento en una guerra más seria. Por ello, y sin que nadie los pidiera —tal vez por deseo de la casa constructora— embarcaron en la Spezia cinco de ellos, al mando del teniente Giovanni Batista Barbaglio «*Barbisio*», con diez soldados instructores. Llegaron a Vigo el 16 de agosto de 1936, siendo enviados a Valladolid, donde se les incorporaron soldados españoles al mando del teniente de Artillería Julio Tamarit Martel-Fabra. Una vez instruidos salieron hacia San Sebastián, justo a tiempo para participar en la ocupación de la ciudad y así podemos verlos aparcados en una fotografía, con el fondo inconfundible de la iglesia del Buen Pastor.

Esta unidad quedó como olvidada y el propio jefe de la misión militar italiana en España, el entonces teniente coronel Faldella —que me honró con su amistad—, me escribía en una de sus cartas: *De estos cinco carros yo no sabía nada; en septiembre llegó a mis oídos, no sé cómo, que estaban en alguna parte. Inquirí noticias y nadie supo decirme nada. En el C.G. de Franco sólo se tenían noticias inciertas. Finalmente, alguien me dijo que debían estar en la zona de San Sebastián. Marché allí y reconocí aquel sector durante todo un día, preguntando a los comandantes de las tropas, obteniendo indicios siempre vagos. Los más exactos me los dio una mujer que me aseguró que había alojado a unos soldados con unas tanquetas. Únicamente días después, en Valladolid, me encontré por casualidad con un soldado italiano. Era uno de los diez, que me llevó donde estaban los carros y los hombres que, desde San Sebastián, alguien había mandado a Valladolid.* Es incomprensible que el jefe de la misión italiana no tuviera la menor noticia.

LA UNIDAD ITALIANA DE CARROS-ARTILLERÍA

El 23 de septiembre de 1936 en el mercante *Città di Bengasi*, llegó a Vigo otra pequeña expedición de diez carros Fiat-Ansaldo con dos oficiales y veinticinco sirvientes; treinta y ocho cañones de acompañamiento de 65/17 con once oficiales y setenta y siete soldados italianos, así como equipos de radio, munición, cuatro camiones y un automóvil; dos de los carros estaban equipados con lanzallamas.

Todo este material y sus hombres fueron enviados a Cáceres, poniendo a disposición del teniente coronel Faldella los medios necesarios —camiones y hombres— para completar una unidad *celere** de carros-artillería. Los carros quedaron a las órdenes del capitán Oreste Fortuna «*Oswaldo Ferrini*» y los cañones a las de Terlizzi, de la misma graduación. Esta unidad entró en fuego en el ataque a Navalcarnero: *Yo me encontraba allí — me escribía Faldella— en una altura frente a Navalcarnero, con el coronel Asensio y delante estaba la compañía de carros a la que seguimos en su avance. No se produjo ningún cuerpo a cuerpo ni vi la caballería destrizada por los carros* (se refiere a algunos relatos republicanos). *La verdad es que los rojos huyeron como liebres. Al día siguiente alcanzamos Villaluenga, y me puse a las órdenes del general Monasterio, donde tuve el placer de encontrarme con el jefe del Estado Mayor de Monasterio, coronel Álvarez Serrano, que había sido compañero mío en la Escuela de Guerra de Turín.*

Carros robustos, con pocas averías, veloces, muy manejables y ágiles, pero pobremente armados. Su pequeñez y corta alzada es posible que representara, paradójicamente, la mayor de sus ventajas.

LLEGAN LOS CARROS SOVIÉTICOS

En 1929, una comisión compuesta por I. A. Chalepski, director de los Servicios de Mecanización y Motorización del Ejército Rojo, con su ayudante D. F. Budniak, visitaron varios países. Interesados por los carros que anunciaba la casa Vickers, el 25 de marzo de 1930 firmaron con esta compañía la compra de veinticinco transportes MK, ocho Carden-Lloyd anfibios, quince carros de combate Vickers-Armstrong Mk-II English Workman y doce tractores, así como los correspondientes permisos para poderlos construir en su país. Compraron también la licencia de la Ger-

* Unidad de intervención inmediata autotransportada.

man Munisch Bayerischen Motors sobre el motor Werk M-6 de seis cilindros y, más tarde, la del cañón antitanque Pack 35/36 de la Rheinmetall-Borsig.

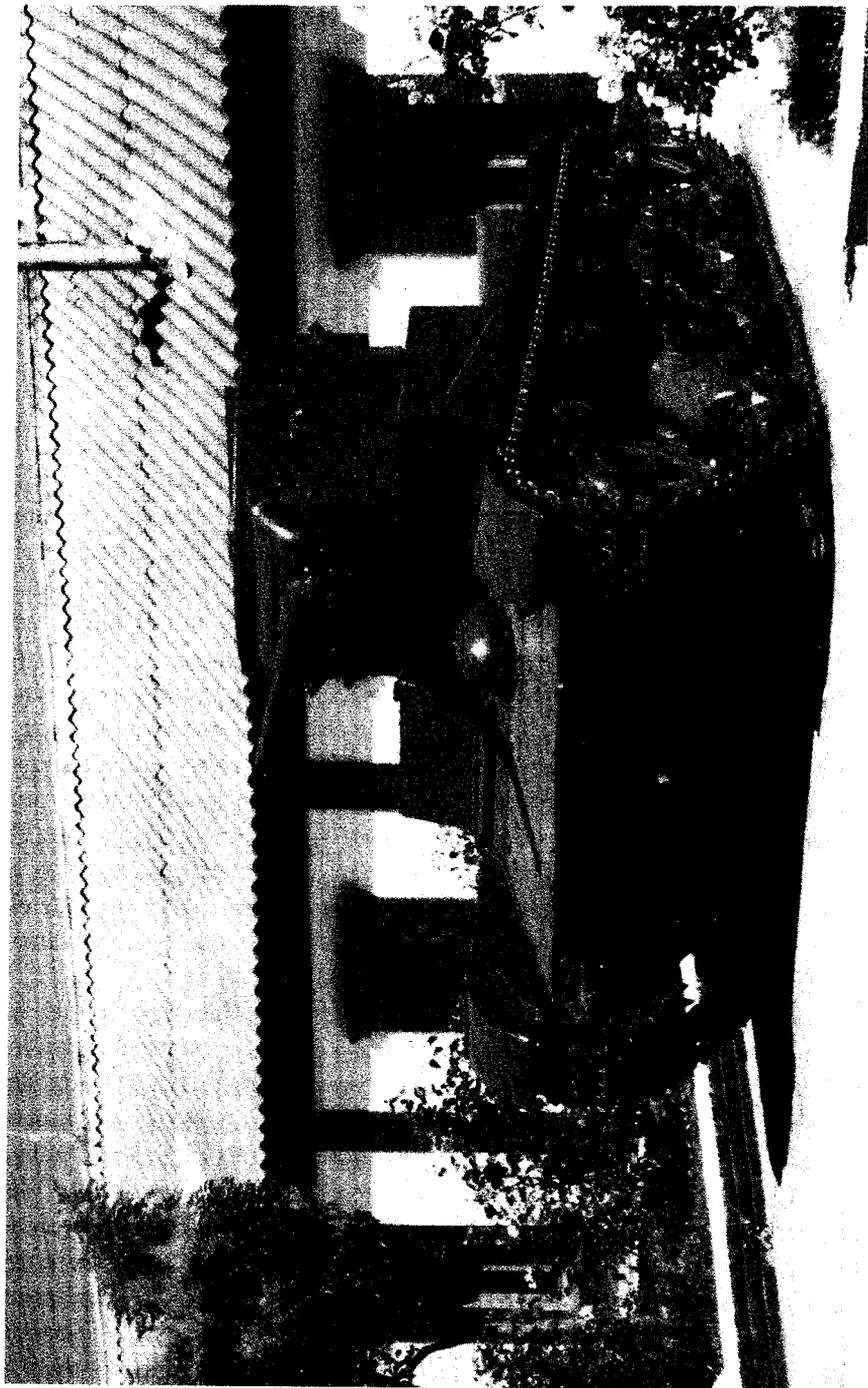
Con estos elementos iniciaron en el Instituto Politécnico de Leníngrado y en la fábrica de Kirov, los trabajos para construir un carro de combate a cargo de un grupo de técnicos, entre los que figuraban los ingenieros M. I. Koshkin, N. A. Astrov, L. E. Shichev, T. L. Dukov, L. S. Tromavov, N. B. Bariokov, S. A. Ginsburg y G. M. Ivanov, realizando una serie de prototipos cada vez más poderosos, hasta la consecución del T-26 B-1, que montaba ya un cañón de 45 milímetros. En aquellos momentos era el más poderoso carro de combate de todo el mundo, de los construidos en serie.

A este tipo corresponden los primeros carros que llegaron a España en octubre de 1936 para el Ejército Popular, a bordo del mercante *Komsomol* (capitán G. Mezentsev). Su descarga fue observada por el torpedero alemán *Luchs*, fondeado en Cartagena, que informó al almirante Carls, a bordo del *Almiral Scheer*, quien puso la noticia en conocimiento de su gobierno. Esta comunicación fue captada por el crucero italiano *Quarto*, en Alicante, que la transmitió a Roma, llegando por este conducto a Salamanca.

El cargamento que transportaba el *Komsomol* era importante, pues además de cincuenta de estos carros traía autos blindados, artillería, munición y repuestos. Lo curioso del caso es que el barco entró en Cartagena sin que nadie lo esperase, salvo el consejero naval soviético Kuznetsov, el cual refiere que hubo algunas dificultades en su desembarco, ya que el comandante de los carros, coronel Krivosheim, sólo quería entregarlos a persona autorizada. Resuelto el caso se inició la descarga, en tanto que el citado coronel marchaba al balneario de Archena, a unos noventa kilómetros, lugar designado para acoger a esta unidad blindada.

Según Krivosheim, con el material vinieron cincuenta oficiales y soldados soviéticos, cantidad que aumenta a ochenta una publicación soviética posterior. Posiblemente eran más, ya que la tripulación de cada carro era de tres hombres y además llegaron veinticinco autos blindados BA-32 con torreta giratoria y cañón, igual a la de los carros, y varios armados con ametralladoras, necesitándose gran cantidad de mecánicos y servicios. También se concentró en este balneario el poco material blindado de que disponía el Ejército republicano y una serie de oficiales españoles.

Semion Krivosheim era un distinguido coronel, profesor de la Academia de Armas Blindadas de Olianovski, autor del libro *Tactik Schneffer*



Un T-26 soviético conservado en un establecimiento militar español. (Archivo V. Talón.)

Verbande sobre el empleo del arma blindada, publicado en Postdam, pues había sido uno de los oficiales instruidos en Alemania en los años veinte. Dedicó sus primeros días en España a organizar la unidad y formar a algunos reclutas españoles.

Su segundo, el mayor Paul Arman «*Tiltin*», nacido en Letonia en 1889, era capitán pero había ganado un grado al llegar a nuestra patria. Mandó la compañía que precipitadamente se formó para participar en el contraataque republicano de Seseña con la que ya no dejó de combatir, retirándose hacia Madrid y recibiendo uno de los primeros títulos de Héroe de la Unión Soviética —máxima condecoración de la URSS— concedidos en España. Repatriado muy pronto, hizo un curso en la Academia Militar Frunze y, según versión oficial, murió en 1943 en el frente del Volchov, aunque su compañero de estudios capitán Stuchenko, refiere en un artículo más reciente que fue detenido, purgado y ejecutado.

Además del comisario político «*Ernesto Ferrero*» —cuyo nombre real nunca he sabido—, con esta primera expedición llegó una serie de tenientes de primer rango, que ascendieron pronto a capitanes, como Dimitrij Pogodin, Nicolai Petrov, Anatoli Novack, N. Selinski, Simon Osadschi, A. Shabajin, Vicktor Novikov, Pavel Tsaplin, Mihail Yudin y Baranov, y los jefes de carro Sadchenko, Protodiakonov, Merson, S. Bistrov, V. Nikolaiev, Denisov, Seguienko, P. Kuprianov, Ershov, Lysenko, D. Mozilev, A. Klimov, I. Lubach y P. Mikolichs, muchos de ellos alumnos, que habían aceptado venir a España en calidad de soldados. Una veintena murieron en la defensa de Madrid.

La primera compañía que pudo organizarse comprendía quince carros T-26, que salieron de Archena el 25 de octubre, trasladándose por ferrocarril hasta el pueblecito de Villacañas, para proseguir el viaje hasta el frente por sus propios medios. El periodista Koltsov no pudo resistir su impaciencia y, por la noche, salió a recibirlos a la carretera. Merece la pena leer su entusiasta relato cuya extensión me veda reproducir.

SESEÑA

El avance del Ejército de África parecía incontenible. A pesar de su indudable inferioridad numérica, su organización, entrenamiento y mandos lo hacían completamente superior a las columnas de milicianos que hasta entonces se le habían opuesto. Sin embargo, la llegada de armamen-

to soviético —carros y aviación— y la incorporación de nuevas unidades —primeras brigadas mixtas— daban alguna esperanza a los dirigentes del Ejército Popular y al presidente Largo Caballero. En su optimista avance, las tropas nacionales iban dejando su flanco derecho absolutamente desprotegido, desde Toledo a Madrid, encomendado en toda su extensión a la columna Monasterio. Esta situación constituía una tentación para lanzar un contraataque que, de tener éxito, colocaría a las columnas nacionales en difícil situación.

En la Unión Soviética, siempre se había especulado con la idea de que el avance de una columna de carros de combate que llegara hasta la retaguardia enemiga, conseguiría desorganizar las líneas enemigas, sus comunicaciones y su artillería, haciéndolas fácil presa de un posterior ataque de la infantería. Tal idea se quiso probar con la compañía del capitán Arman, cuyos carros cruzaron resueltamente sus propias líneas, sin ser seguidos por la infantería, hasta alcanzar el pueblo de Seseña.

Son muy distintos los diferentes relatos que conozco de este contraataque pero, cotejándolos, puede aceptarse que los hechos ocurrieron así: cuando ya estaban profundamente situados en la retaguardia nacional, se dieron cuenta de que no habían desorganizado nada, porque no se habían tropezado con nada que desorganizar; entonces, sintiéndose solos, emprendieron por la tarde el regreso a sus líneas, de donde no se había movido la infantería. *Los tanquistas habían cometido un grave error — escribe el coronel Krivosheim—. Debían haber cumplido la misión de la artillería, es decir, destruir los nidos de ametralladoras enemigas y propiciar así el avance de la infantería, pues eso era lo que habíamos acordado su jefe y yo. Faltó lo principal: la coordinación táctica con la infantería. Ni los soldados ni los jefes republicanos supieron utilizar los carros, y afianzar el desarrollo de su éxito. Los tanquistas, por su parte, se olvidaron por completo de la infantería, dominados por su afán de aplastar al enemigo.*

En realidad, no se habían tenido en cuenta tres hechos fundamentales: Primero, que no había enemigo; los carros avanzaron fácilmente sin encontrar a nadie con quien combatir y, a la caída del sol, decidieron regresar a sus líneas. Segundo, que la velocidad de los carros modernos es demasiado elevada para que cualquier infantería pueda seguirlos. Tercero, que para realizar una operación de este tipo había que contar con una instrucción y coordinación completísimas de las que siempre careció el Ejército Popular.

Fue por la tarde, al regresar a sus líneas, cuando se encontraron con la reacción nacional. A pesar de las afirmaciones de diferentes autores —Hills asegura que un solo carro soviético acabó con once tanquetas italianas— hoy está comprobado que se perdieron tres carros soviéticos por dos tanquetas italianas. Faldella me aseguraba en una carta, que los tres carros soviéticos habían sido destruidos por los 65/17 italianos: *Supongo que fue así ya que no había otras armas que pudieran batirlos eficazmente. Nadie conocía las botellas de gasolina, por la simple razón de que hasta entonces no se habían necesitado; fue más tarde cuando los españoles empezaron a emplear botellas de gasolina.*

Actualmente, se tiene bastante seguridad de que uno de los carros fue destruido por los soldados marroquíes con botellas de gasolina —primer antecedente del coctail Molotov—, otro por la batería de 75/28 del capitán Arjona Brieva y precisamente por la pieza que mandaba el teniente Ramos Izquierdo y, el tercero, por una tanqueta italiana.

Sobre este primer combate entre carros, Asvero Graveli hace el siguiente relato: *Terlizzi emplazó rápidamente dos de sus piezas y empezó a batir a dos de los carros que insistían en el ataque, mientras que el tercero seguía a lo largo de la carretera que desde Esquivias alcanza la general de Madrid a Toledo. En aquel momento desplegaba junto a la carretera un pelotón de carros legionarios, siendo cañoneados por el ruso. El carro de mando legionario fue alcanzado en la cadena izquierda, quedando fuera de combate y volcado. El ruso se unió con los otros dos, evidentemente para emplearse en combate, pero fue por poco tiempo pues, la intensidad del fuego legionario les aconsejó la retirada, durante la cual, uno de ellos, alcanzado en la cadena derecha, tuvo que buscar refugio provisional detrás de la tapia de una casa vecina. Desde allí, inmovilizado, empezó a batir nuestra artillería con su cañón. Mientras tanto la alarma había llegado a Yuncos, donde se encontraban los demás carros que componían la compañía. Se les dio la orden de dirigirse rápidamente al lugar de la acción. El capitán español Vital (se refiere sin duda a Vidal Cuadras), muerto poco después en el frente de Madrid, para eliminar la resistencia del carro ruso, consideró oportuno oponerle un carro lanzallamas. La tripulación de éste estaba formada por un conductor español y el legionario de Nápoles Gino Bartoli, como ametrallador y lanzallamas. El carro italiano al ataque llegó hasta la tapia detrás de la cual estaba el ruso. Aun a cubierto, el carro nacional inició el lanzamiento de líquido inflamable, rociando al adversario. Este duelo infernal entre las dos tripulaciones separadas por el muro, fue debido a la audacia del*

carro legionario. A seis metros fue alcanzado en pleno por un cañonazo, siendo destruido, en tanto que los desgraciados que lo tripulaban caían fulminados (el italiano Pietro Barresi y un español cuyo nombre no se ha guardado). También la dotación del carro enemigo estaba compuesta por hombres que luchaban hasta el fin. Una vez fuera de combate el carro nacional, el ruso, durante treinta y siete minutos, resistió el fuego, hasta ser a su vez alcanzado por preciso tiro de la batería legionaria y aniquilada su tripulación.

EL ATAQUE DIRECTO A MADRID

Los nacionales prosiguieron su avance hacia Madrid el 31 con la cooperación de las tanquetas Fiat-Ansaldo, que tuvieron algunas pérdidas. Con la columna Tella contribuyeron a la toma de Torrejón y Parla. El día 2 pasaron a la columna Barrón, para regresar el día 5 a la columna Tella, participando en los combates del Cerro de los Ángeles y Villaverde donde perdieron otro carro, el del cabo Emannuele Crescenti. Hasta aquel momento habían tenido ocho bajas por lo que las dotaciones españolas eran mayoritarias. El día 6 de noviembre intentaron alcanzar el puente de la Princesa, quedando detenidos en Usera y el vértice Basurero. Al día siguiente, atacando Carabanchel, el carro del capitán de Artillería retirado Guillermo Vidal-Cuadras Villavechia, fue destruido con bombas de mano, muriendo sus ocupantes. Fue en este carro donde se encontró la *Orden de Operaciones* del general Varela —de la que hablan muchos autores—, cuyo conocimiento para los defensores fue fundamental. Tomó el mando el teniente Daniel Gómez Pérez, que días después fue gravemente herido, quedando ciego y recibiendo la Medalla Militar. Siguieron operando en las horas siguientes, pero no intentaron pasar el Manzanares, que quedó a cargo de los recién incorporados *negrillos* alemanes. El 26 de noviembre los soldados italianos regresaron a Cáceres, las piezas de 65/17 pasaron a manos españolas, y los carros supervivientes se integraron en las fuerzas del C.T.V. que empezaban a llegar.

El total de bajas de soldados italianos había sido de tres muertos, diecisiete heridos y un desaparecido (en realidad el desertor, Luigi Corsi Siliberta), con un total de cinco carros.

En cuanto a los carros soviéticos, el coronel Krivosheim tras el desengaño de Seseña, marchó a Archena para regresar al frente de otras tres compañías de carros que allí se habían formado, en las que figuraban

muchos soldados españoles. Realizaron el viaje por ferrocarril hasta Villacañas llegando al atardecer del 2 de noviembre y al día siguiente quedaron a disposición de la columna Burillo, con un total de dos compañías de carros —veintitrés máquinas— y una compañía de autos blindados, seis de ellos armados de cañón y tres con ametralladora. La otra compañía, integrada por diez carros con tripulaciones españolas —según Krivosheim—, tenían que relevar a los tanquistas soviéticos de Arman, pero el ataque nacional era tan amenazador que se vieron obligados a emplear a los recién llegados y a demorar el relevo previsto.

El 3 de noviembre la unidad de Krivosheim participó en un contraataque en la zona de Torrejón de Velasco-Valdemoro-Seseña, operación de la que se ha hablado menos que de la similar del 29 de octubre, pero que fue igual de importante; para ella, Krivosheim tomó sus precauciones: *En la noche del 3 de noviembre —escribe—, a petición mía, el teniente coronel Burillo reunió a los jefes de los batallones y los instruí en pocas palabras acerca de lo que representaba la cooperación entre los carros y la infantería, recalcándoles especialmente que se preocuparan de que sus hombres siguiesen a los tanques y de que en modo alguno los abandonaran, aun a costa del sacrificio personal para ayudarlos, de la misma manera que se sacrificarían los carros cuando las circunstancias lo requirieran, para socorrer a la infantería. Los jefes de los batallones, ya en antecedentes de la mala cooperación con los carros por parte de la brigada de Lister el 29 de octubre, me aseguraron calurosamente que con ellos no ocurriría lo mismo. A las cinco de la mañana del 3 de noviembre reuní a los jefes de mis compañías y les expliqué sus misiones. La primera compañía del capitán Fauri debería colaborar con los batallones que atacaban Torrejón de Velasco. Una sección de carros de la tercera avanzaría sobre Valdemoro. Las demás máquinas quedarían en reserva. Los autos blindados ligeros me los reservaba como enlaces. Dos secciones de blindados pesados marcharían sobre Seseña. Teniendo en cuenta la experiencia del ataque anterior en las cercanías de Seseña, ordené a los jefes de las compañías que operaran solamente en cooperación con la infantería, separándose de ella un máximo de trescientos a quinientos metros, para reducir los puntos de fuego enemigos, y si ésta quedaba rezagada de los carros, regresarían a por ella. Se ordenó no entrar en los puntos fuertes sino rodearlos, y desde distancia de trescientos-quinientos metros, batir con sus armas las casas y grupos enemigos.* Este Fauri de que habla era el teniente de Infantería Carlos Faurie Barrera. El ataque se inició a las seis treinta de la mañana con poco éxito y, cerca de Valdemoro quedaron

inmovilizados dos carros, que fueron volados para impedir que cayeran en manos enemigas.

También siguió combatiendo el grupo de Arman en cooperación con la infantería, siendo destruido el carro del teniente Simon Osadschi, que murió horas más tarde en el hospital del hotel Palace de Madrid.

Durante estos combates se perdieron cuatro carros en el sector de Krivosheim y dos en el de Arman que, sumados a los perdidos en Seseña, totalizan nueve carros destruidos, cantidad bastante considerable, por lo que fueron retirados a Belmonte.

Volvieron a operar en el ataque al Cerro Rojo (Cerro de los Ángeles) en apoyo a la XII Brigada Internacional, que en aquella acción recibió su bautismo de fuego, con resultados desastrosos pues se perdieron dos carros más, por acción de los recién llegados antitanques alemanes de 37 milímetros.

Arman fue enviado a Archena dedicado a tareas de instrucción en tanto que Krivosheim organizó la base de Alcalá de Henares. En la defensa de Madrid fueron destruidos o inutilizados once T-25 y entre los muertos soviéticos conocemos los nombres de N. Selitski, S. Bistrov, D. Melzylev, P. Kuprianov, S. Osadchi, A. Klimov, I. Lubach y P. Mikolich.

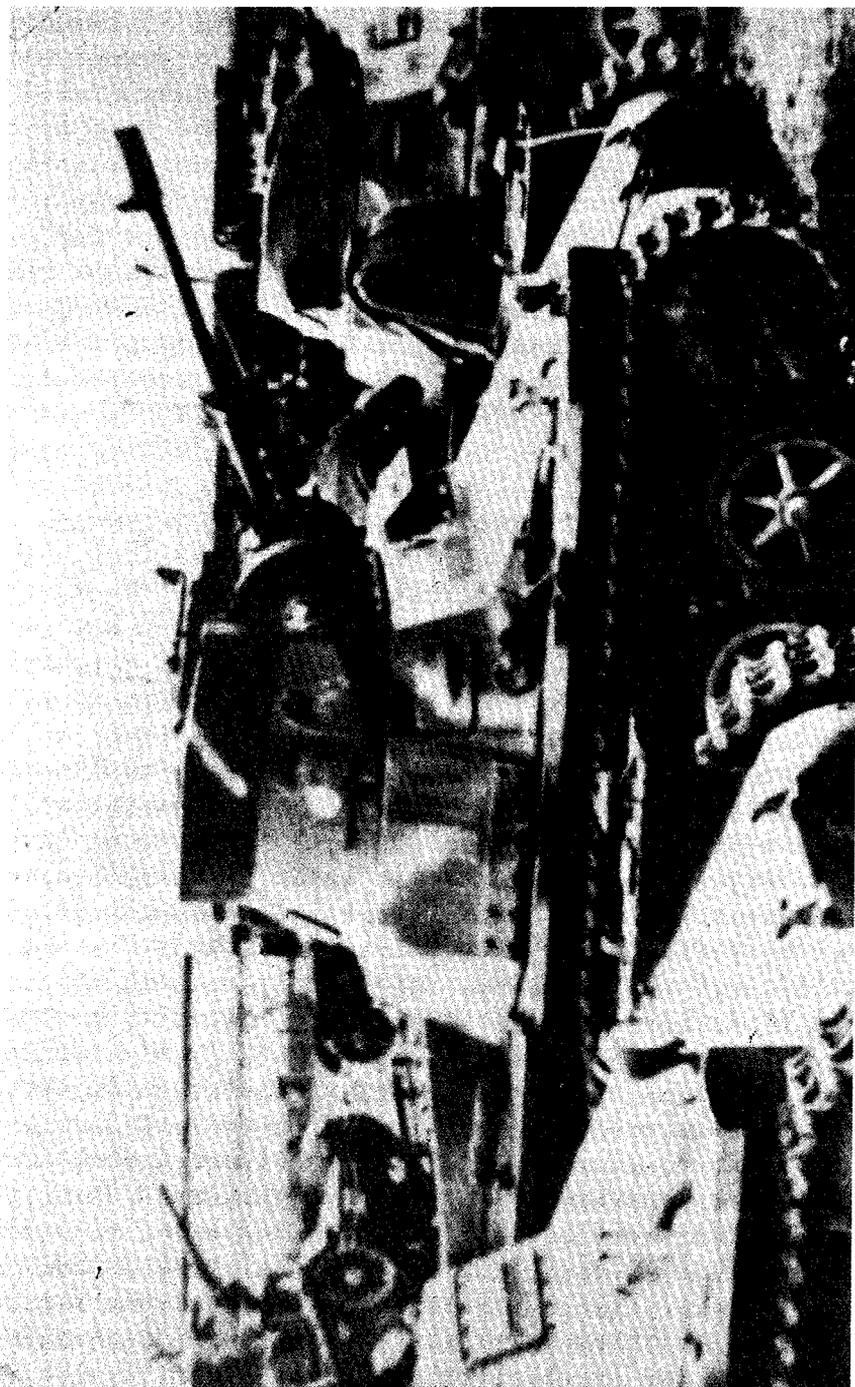
Mientras tanto había llegado a Cartagena una nueva remesa de T-26, con los que se inició la formación de una Brigada de Carros, bajo el mando del general Dimitrij Pavlov, con un total de cincuenta y seis carros T-26. Krivosheim y Arman fueron repatriados.

Dimitrij Grigorevich Pavlov, conocido en España como «Pablo», había nacido en 1893 y era hijo de un leñador. Suboficial durante la Gran Guerra, prisionero de los alemanes, formó parte del Ejército Rojo mandando un escuadrón de Caballería. Ya de capitán ingresó en una academia y al salir de comandante, mandó un regimiento de Caballería entre 1924-1928, haciendo un curso de especialista de carros de combate. Jefe de la primera división de carros, llegó a España como general de brigada. Con el nuevo material desembarcado creó, a partir del 6 de diciembre, la Brigada de Carros, con la que salió hacia Alcalá de Henares, entrando en fuego posiblemente el 13 de enero de 1937. Muy popular en Madrid —se decía que había salvado la vida a un grupo de internacionalistas que estaban siendo juzgados por sus mandos durante la batalla del Jarama, impidiendo que fueran fusilados—, regresó a la Unión Soviética al llegar el verano, siendo comandante de las fuerzas mecanizadas y motorizadas (1938-40), de la reserva de tanques durante la guerra con Finlandia y jefe del Distrito Militar del Oeste al iniciarse la invasión alemana, con la mala

fortuna de ser culpado del desastre inicial, siendo depuesto y fusilado. Con él llegaron nuevos oficiales entre los que podemos recordar al coronel A. A. Sujarin que fue su jefe de Estado Mayor, el también coronel M. T. Petrov —que no debe confundirse con otro Petrov citado—, los comandantes I. Urban y Schwecke, capitán ayudante N. N. Alymov y los capitanes Kravenchov, Rodmistrov, Panov y V. Denkos, incorporándose los que ya estaban en España, como los capitanes Dimitrij Pogodin y P. Tsaplin. Según R. Salas Larrazábal, la brigada de carros estaba formada por tres batallones de tres compañías de carros y una de blindados, teniendo las compañías tres secciones de tres carros cada una. Juntamente con los carros de mando y de plana mayor, debían ser treinta y un carros por batallón, lo que suman noventa y tres T-26, que parecen demasiados.

LLEGAN LOS NEGRILLOS

En octubre llegaron a España —creo que en el *Girgenti*— dos secciones de carros alemanes Panzerkampfwagen I Sd. Kft 101 (Pz Kpffw IA Krupp), que fueron conocidos como *negrillos* por el color de su pintura, acompañados de algunos instructores y mecánicos. Establecidos en Cáceres y a base del Regimiento de Infantería Argel núm. 27, de guarnición en esta ciudad, construyeron la primera compañía de carros del Ejército nacional. La ayuda alemana en tierra se realizó en dos direcciones: un grupo *Imker* (apicultor), encargado del adiestramiento y la instrucción, y el grupo *Drohne* que incluía a los carros de combate con algunos oficiales alemanes pero mayoritariamente con personal español. Los carros iban al mando del comandante de Infantería José Pujales Carrasco el 27 de octubre, pero la mayoría de los autores acepta que quien los mandaba era el coronel Wilhelm Ritter von Thoma, basándose sobre todo en una entrevista que este coronel mantuvo con el cronista inglés Liddell Hart, finalizada la II Guerra Mundial, y que por lo visto éste se creyó. Hoy en día puede afirmarse que el papel de Von Thoma fue menos importante de lo que él se atribuía. Hicieron su entrada en fuego el 1 de noviembre, agregados a la columna Barrón, interviniendo en la ocupación de Villanueva de Perales y Brunete. El día 3 pasaron a depender de la columna Asensio e intentaron cruzar el Manzanares para ocupar la Ciudad Universitaria, fracasando en su intento al quedar empantanados en el lecho del río, muriendo varios de sus tripulantes, como el teniente de Infantería Eladio Baldovín López, del Regimiento de Carros núm. 2 de Zaragoza.



En una unidad española de carros se experimentó dotar a un «negrillo» con una pieza italiana de 20/65, mod. 1935, para incrementar su potencia de fuego.

Su intervención más activa fue en la primera de las batallas del ala derecha, siempre dependiendo de la columna Asensio, donde sufrieron una derrota tan cruel, al parecer en el sector de la Casa Quemada, que obligó a retirarlos del frente. Es una acción poco conocida pero que comenta así el general Faldella: ... *prontamente intervinieron los carros rusos en importante número, que algunos observadores calcularon, posiblemente exagerando, en cerca de cuarenta. Se trataba de la primera confrontación entre el carro medio de once-doce toneladas armado con un óptimo cañón de 42 y el tipo de carro ligero de fabricación alemana armado solamente de ametralladoras, de que disponían los nacionales. Los carros nacionales cometieron el error de aceptar combate, renunciando a la ventaja que estribaba en su mayor velocidad y maniobrabilidad y sufrieron pérdidas notables: cerca de un tercio de los carros y el cincuenta por ciento del personal.* Los hermanos Salas Larrazábal tal vez son los únicos historiadores españoles que se ocupan de esta acción: *Treinta y seis carros averiados de los cuarenta y ocho de plantilla, con veintiocho muertos y ciento dieciocho heridos de los que el once por cien eran alemanes.* Según Hidalgo Salazar *los mandos alemanes evitaron nuevos contactos, remitiendo a Berlín informes detallados.* Pero curiosamente, no figura ningún tanquista alemán caído en aquellas fechas, en las listas que conocemos de la Cónдор.

En esta operación el periodista soviético Koltsov no vaciló en meterse en un auto blindado de los armados con cañón que, sin duda, fueron los vencedores de la misma: *Escondido tras una elevación del terreno —escribe—, o entre árboles o alguna casa, acecha al tanque, se lanza a gran velocidad y en una dirección angular respecto al movimiento del tanque enemigo, dispara un tiro directo y escapa a toda marcha.* El terreno de las inmediaciones de Madrid, surcado de caminos y carreteras, les era muy favorable.

No tengo noticias de que los carros alemanes operaran en las batallas del Jarama o de Guadalajara. Al parecer, aceptando la superioridad de las armas rusas recién llegadas, retiraron prudentemente todos sus materiales, incluida la aviación. Solamente cuando recibieron carros y aviones de nuevos modelos empezaron a desquitarse, pero esto sucedió durante la campaña del Cantábrico.

En los carros de origen alemán siempre hubo una superioridad casi absoluta de españoles. Entre los jefes y oficiales que sucesivamente combatieron en ellos deben citarse al nombrado José Pujales Carrasco ya teniente coronel; los capitanes de Infantería José García García, Modesto

Sáenz de Cabezón Capdet, y el de Cuerpo de Tren José de Alfaro Páramo, ascendidos a comandantes; los tenientes de Infantería, pronto capitanes, Máximo Galiana Castilla y Ramón Fernández García, los dos del Regimiento de Carros núm. 2 de Zaragoza (este último muerto en Belchite) y Cesáreo Valls-Moreno González, Pedro Jiménez Jiménez, Gustavo Guitart Bros, José M.^a Jiménez Izquierdo, José Estable Goñi y Ángel Caraz Calleja; los de Caballería Eduardo Luis Martínez Triguero y Valentín Bulnes-Alonso Villalobos; el de Artillería retirado Félix Verdeja Bardales; el de Intendencia Miguel Ruano Beltrán; los de Complemento de Infantería Fernando Marino Galindo y Sebastián Montsenís Ruiz, así como los alféreces Víctor de Felipe Martínez (que ya de capitán fue el primer alcalde de la recién ocupada Barcelona), Secundino Calvo Castro, Antonio Tagel Abad, Joaquín Ainozo Soro, Luis González Perdigones, Pablo García de la Fuente y Antonio Carrasco Muñoz.

LA BATALLA DEL JARAMA

Con algún optimismo, los nacionales aun quisieron aumentar sus ganancias territoriales en la punta de la cuña que habían creado amenazando a Madrid, y cruzaron el Jarama en dirección a la carretera de Valencia. Durante esta batalla tuvo lugar un empleo muy particular de los carros T-26 soviéticos.

Conseguido por sorpresa el paso del río y cuando eran aún muy pocas las fuerzas nacionales situadas en su orilla derecha, se presentó una fuerte columna de carros soviéticos que paralizó el movimiento de las tropas nacionales. Las noticias que tenemos sobre esta acción de los carros son algo imprecisas, pero cabe deducir de ellas que se trató más bien de un avance paralelo a las líneas que de un verdadero ataque, que culminó con un amago sobre el puente de Pindoque para impedir que los nacionales pasasen más fuerzas y especialmente la artillería. *El contraataque de los carros soviéticos* —escribe Voronov—, *comenzó con un arrollador movimiento a vanguardia que sorprendió a los rebeldes, cuya infantería no estaba preparada para luchar contra los tanques, al verse privada del apoyo de su artillería.*

Hacia las 10 de la mañana —dice López Muñoz—, *cuando apenas se ha podido poner en la otra orilla un regimiento de caballería, desde los observatorios de La Marañosá se descubre la aproximación de un grupo de carros que avanzan por el llano de Poveda. El general Varela autoriza*

al general Barrón para que suspenda el paso de la caballería y pase en vanguardia la infantería para responder al contraataque. La 1.^a Bandera de la Legión y el Tabor de Ifni-Sáhara cruzan rápidamente el puente y se despliegan en la orilla izquierda al abrigo de un pequeño resalte del terreno, donde colocan alguna pieza anticarro. Los carros enemigos son recibidos por numerosos tiros de barrera de las baterías de La Marañosa y por los disparos en puntería directa de las piezas anticarro. Algunos legionarios e indígenas saltan de sus abrigos y osadamente avanzan hacia los ingenios enemigos, a los que atacan con bombas de mano. La aviación enemiga aparece y bombardea y ametralla la zona del puente. Ante la decidida actitud de nuestras fuerzas, los carros enemigos emprenden la retirada dejando a dos de ellos inutilizados sobre el campo.

Al retirarse los carros, un escuadrón de Caballería nacional, cruzó el río y en rapidísimo avance ocupó el vértice Pajares estableciendo allí la acostumbrada posición defensiva. Esta primera oleada de carros probablemente fue realizado por el batallón mandado por el comandante M. T. Petrov.

Pero cuando todo parecía restablecido, el general Pavlov lanzó un segundo ataque por la tarde. Indudablemente, lo que los carros pretendían no era ocupar terreno, sino únicamente retrasar los movimientos del enemigo. *A las 3 de la tarde —escribe López Muñiz—, cuando el puente y el llano hormigueaban de hombres, ganado, material de las baterías de montaña y servicios, el enemigo lanza un nuevo ataque. Por entre los olivos del llano avanzan en correcta formación, como si se tratara de un desfile, veinticinco carros rusos. Las baterías ligeras de La Marañosa que han salido ya de posición para pasar el río, reciben contraorden y, en un despliegue al galope verdaderamente apoteósico, sitúan sus baterías al descubierto en la misma cresta del acantilado para batir con puntería directa a los ingenios enemigos. Las piezas anticarro de Barrón se emboscan en las anfractuosidades de los montes. Los hombres que cruzan el llano apresuran el paso para ganar el abrigo de las barrancas o retroceden velozmente al cobijo de la orilla del río. Los carros enemigos avanzan sobre el puente entre las explosiones de las granadas que estallan en su alrededor, produciendo columnas de humo y tierra; se ven girar sus torretas y se levantan los tubos de sus cañones de los que salen largas llamaradas rojas; rebasan el puente y tiran de revés sobre las fuerzas de Pajares. Pero la concentración de fuego es tan intensa que su inútil alarde termina dejando cinco carros humeantes en el valle, mientras los demás dan la vuelta y desaparecen rápidamente entre los olivos.*

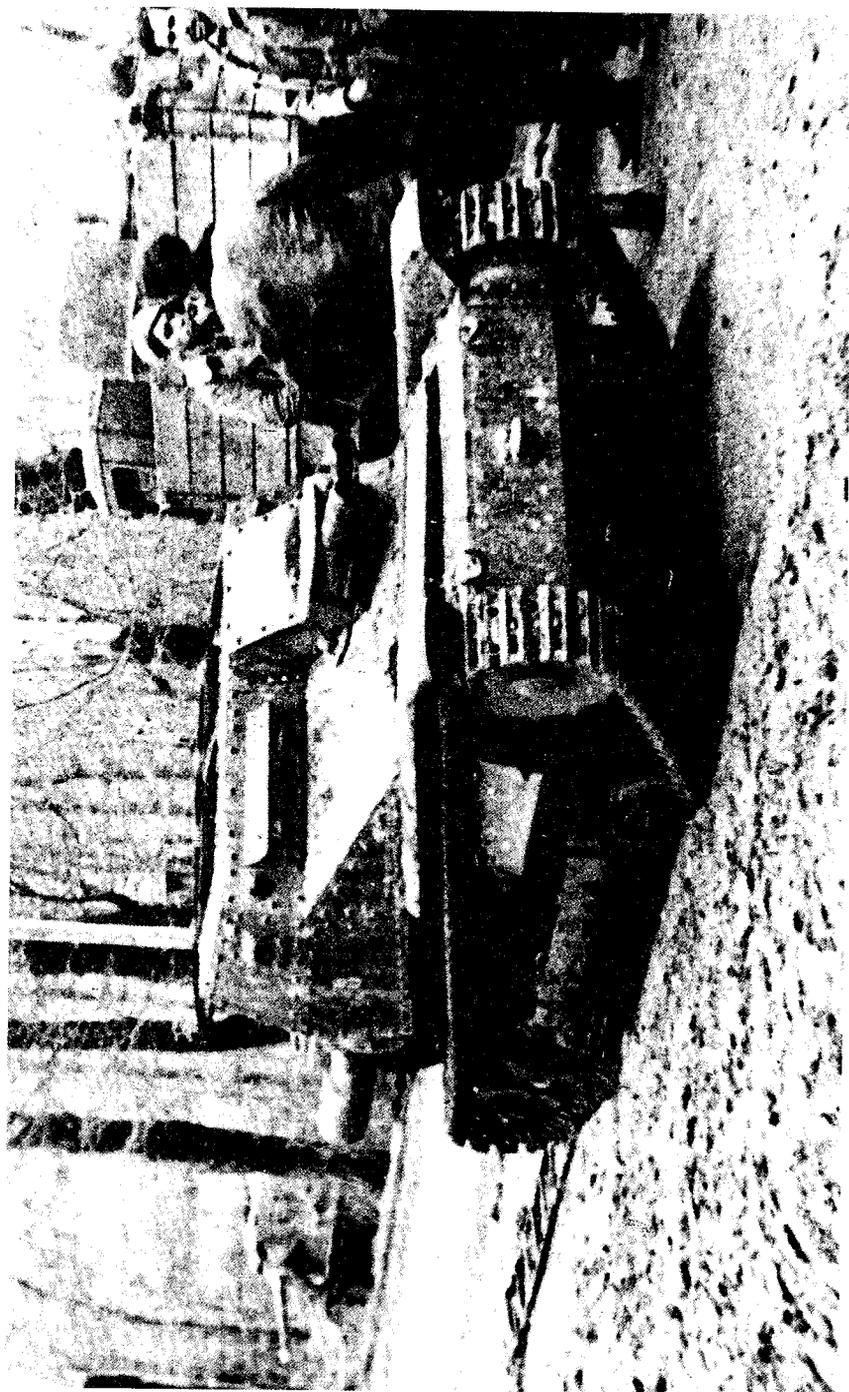
Este párrafo induce a error pues puede hacer suponer que los carros llegaron a atravesar el puente pasando al otro lado del río, lo que no ocurrió en absoluto. Esto es lo que cree Colodny cuando escribe: ... *aparecen de nuevo los tanques rusos, veinticinco en total, sin infantería que los acompañe. Desafiando la artillería de La Marañosá, los tanques destrozan algunas de las baterías ligeras emplazadas cerca del puente, obligan a las restantes a cruzar de nuevo el río y luego, atraviesan ellos mismos el puente lanzando una lluvia de cañonazos y de balas contra la infantería de Barrón. Pero nada podían hacer contra los lejanos cañones de 15,5 que les obligaron de nuevo a retirarse a su punto de partida.* Seguramente, el puente estaba impracticable para el gran peso de los carros.

Durante el tiempo que duró esta segunda incursión republicana las posiciones nacionales quedaron aisladas tanto las del vértice Pajares como las que se encontraban hacia Arganda. Al siguiente día, a las diez de la mañana, se produjo una tercera oleada de carros que volvió a paralizar el despliegue nacional.

Los nacionales consideraron un éxito haberlos hecho retirarse. Pero estas acciones, poco estudiadas y valoradas, representan sin duda una novedad en la forma de empleo de los carros, con resultado muy eficaz. No pretendían conquistar terreno; era un simple desfile paralelo al curso del río, una verdadera exhibición pero, con su sacrificio —con el que ya contaban— lograron retrasar al adversario en casi cuarenta y ocho horas vitales, dando tiempo a la llegada de reservas. Realizadas sin el menor apoyo de la infantería, sólo eran incursiones en tierra de nadie, para desorganizar las aún precarias posiciones nacionales, amedrentar a sus defensores e impedir el paso de más fuerzas.

Logrado este objetivo, durante los restantes días de la batalla, los carros soviéticos operaron de manera muy diferente, que podríamos adjetivar de clásica, es decir, apoyando a la infantería sin rebasarla nunca, tal como nos relata ahora López Muñiz: *los carros soviéticos hacen constantes apariciones, aproximándose a cubierto para hacer a bocajarro sus ráfagas de ametralladora o disparos de cañón, desapareciendo antes de que las piezas antitanque puedan entrar en posición.*

Estas horas perdidas a consecuencia de los tres ataques fueron fundamentales y justifican plenamente la pérdida de algunos carros. En los días siguientes los nacionales tropezaron ya con una gran resistencia. El día 14 fue el que López Muñiz llama gráficamente *el día triste del Jarama*, en el cual los nacionales empezaron a comprender que no podrían avanzar más,



Tanqueta italiana apresada en el bosque de Brihuega durante la batalla de Guadalajara. En la cuneta se ve un carro soviético.

que casi no tenían reservas cuando iban a desencadenarse los contraataques que los republicanos acostumbraban a realizar.

Los soviéticos debieron perder como máximo media docena de carros pues sus valientes tripulaciones recuperaron muchos de ellos remolcándolos mediante las cadenas que llevaban o reparándolos durante la noche. Entre los carristas caídos conocemos los nombres del teniente G. Szlezniov y K. Bilibin, a los que pueden añadirse los citados por Koltsov con los nombres de «Fritiz» (que rodeado por los enemigos se suicidó), «Santiago» (que defendió su carro aislado durante veinticuatro horas), o «Manolo» (enlace motorista).

EL C.T.V. EN LAS BATALLAS DE MÁLAGA Y GUADALAJARA

Decidido por Mussolini el envío a España de un gran contingente de camisas negras de la Milizia y del Ejército que debían constituir el Cuerpo de Tropas Voluntarias (C. T. V.), sus primeras unidades llegaron a Cádiz el 22 de diciembre, formando con ellas la División *Dio lo vuole* al mando del general Edmondo Rossi «Arnaldi», que entró en fuego en las operaciones que condujeron a la ocupación de Málaga y su provincia en el tiempo récord de cuatro días. Entre ellas figuraban dos compañías de carros al mando de los capitanes Fortuna y Paladini. Las milicias republicanas se fueron retirando y la ciudad fue ocupada el 8 de febrero. Inmediatamente, los italianos organizaron una unidad celere con un grupo de banderas sobre camión, una compañía de *bersaglieri** sobre motocicletas, una compañía de carros y un grupo de cañones de 105 milímetros al mando del coronel Salvi, que enlazó en Vélez-Málaga con otras tropas, y ocupó Nerja y Almuñécar, alcanzando Motril el día 10.

Esta victoria llenó de júbilo a los voluntarios italianos cuyos mandos no supieron valorar que la habían conseguido sobre el más desorganizado y desatendido Ejército republicano. Fue ésta una de sus grandes equivocaciones, que les hizo creer que sus divisiones estaban lo suficientemente organizadas y en condiciones de combatir, cuando no era ésta la realidad.

Las fuerzas retiradas de Málaga se fueron incorporando a las otras tres divisiones que iban a participar en la batalla de Guadalajara y, el 17 de febrero de 1937 se creó en Sanlúcar la Mayor el *Raggruppamento Reparti Specializzati*, al mando del coronel de bersaglieri Carlo Rivolta, que fue

* Tropas especiales acorazadas y mecanizadas.

su comandante hasta el 24 de abril de 1937, siendo su segundo el mayor Camillo Autore. Con cuatro compañías de carros Fiat-Ansaldo (capitanes Fortuna, Paladini, Miduri y Carcio), una compañía de autos blindados (capitán Ricci), una compañía de bersaglieri en moto-ametralladoras (capitán Grimaldi), una compañía química y de lanzallamas a pie, y una batería de cañones antitanque de 47 milímetros.

El ataque italiano lo iniciaría una división y los dos grupos de banderas independientes pie a tierra, que tras romper el frente adversario lo perseguirían en su huida hasta una línea a la altura de Almadrones. Logrado esto, otra división completamente motorizada debía realizar un paso de línea y avanzar todo lo posible sin bajarse de los camiones, precedida por los carros, hasta que fuera obligada a echar pie a tierra por encontrar resistencia, lo que se suponía ocurriría ya en las inmediaciones de Guadalajara. Estos planes se trastocaron delante del pueblo de Almadrones, al hallar cortada la carretera por la voladura de una alcantarilla y estar el terreno circundante completamente embarrado, incluido un precario desvío que existía a la derecha de esta voladura, lo que obligó a la división motorizada esperar veinticuatro vitales horas hasta que se acondicionara el desvío para que pudieran pasar sus camiones.

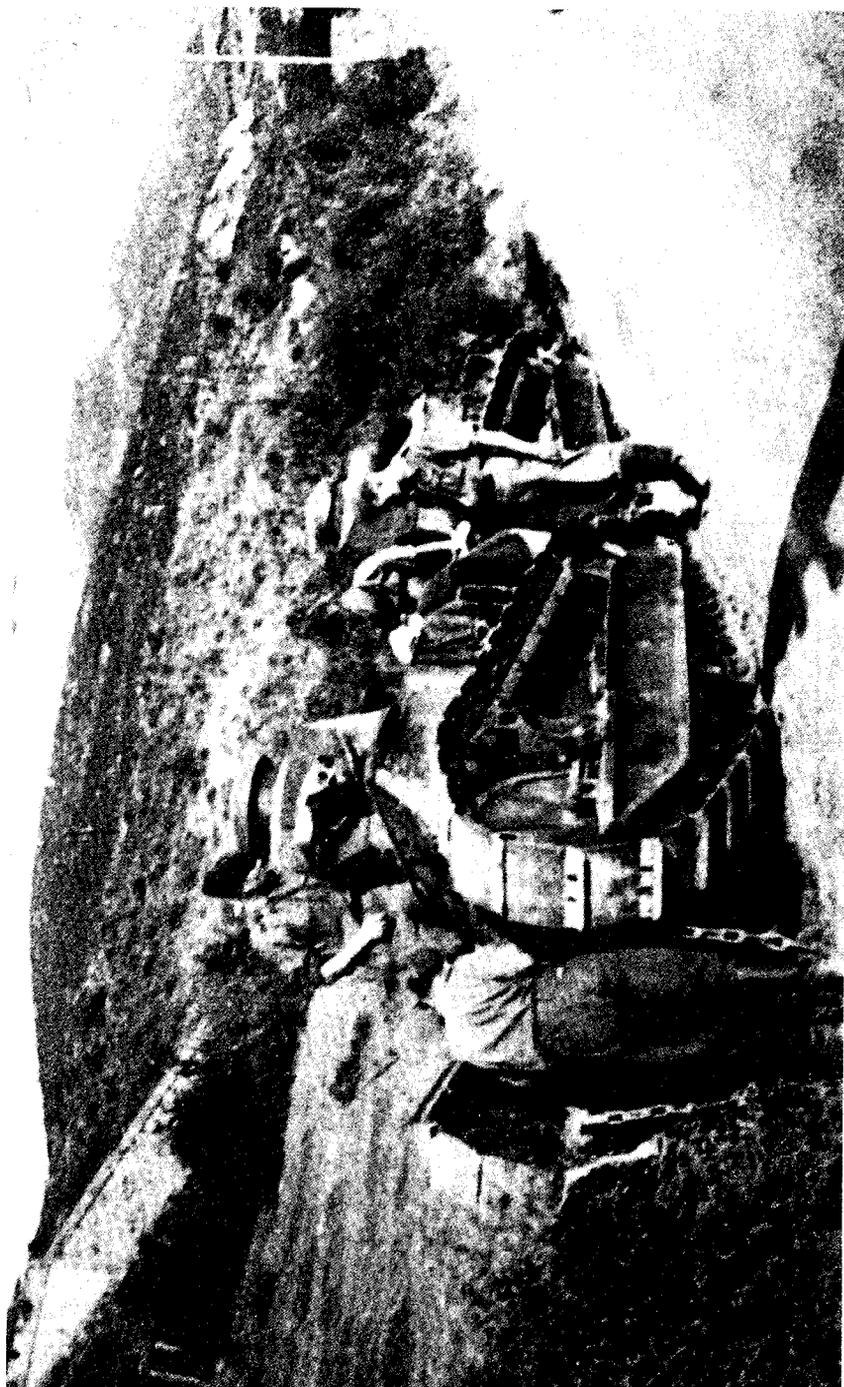
Mientras tanto el general Miaja, que hasta entonces había sido muy cauto en el envío de refuerzos, temiendo una lógica reactivación de las operaciones en el sector del Jarama, tuvo tiempo de darse cuenta de la importancia del ataque e ir enviando refuerzos. Posiblemente, los primeros en llegar fueron dos compañías de carros T-26 salidos de la base de Alcalá, con tiempo para desplegarse por la llanura junto a Almadrones —detrás de la alcantarilla volada— y sin infantería que los protegiese, obligando a las tropas de a pie italianas a pararse hasta la llegada de elementos con que batirlos. Esta acción retardatoria de los carros soviéticos fue muy importante en el desarrollo de la batalla. Una vez conseguida, durante los restantes momentos de la misma, los carros operaron ya siempre de manera clásica en cooperación con la infantería, participando desperdigados en secciones, tal como lo hicieron en la reconquista del Palacio de Ibarra, o en la ulterior ofensiva republicana. Debe recordarse como hecho significativo que el general soviético Pavlov fue el jefe del Ejército Popular en esta ofensiva, elegido en la llamada reunión de Torija.

Por parte del C. T. V. el Raggruppamento Reparti Specializzati operó disgregado, con sus tanquetas apoyando a las diferentes divisiones de Infantería que llegaron a ocupar Brihuega por su izquierda y Trijueque por la derecha, pero ya no pudieron pasar de allí. Las tanquetas italianas fue-

ron empleadas *a la antigua*. Los hombres de la columna motorizada, que después de ser vencida la obstrucción de la carretera habían pasado la noche al norte de Trijueque, cuando al amanecer se disponían a subir a los camiones, se encontraron de nuevo con los carros enemigos. El capitán Berenzi, comandante de la Bandera Carso, me narra así en una carta esta acción entre los carros: *Se produjo un encuentro inicial de la compañía de moto-ametralladoras y de la compañía de carros contra algunos carros rusos. Dos de nuestros carros quedaron destruidos, coincidiendo con el recuerdo del console Martini, que también en una carta escribe: la sección de moto-ametralladoras, bajo el fuego de las ametralladoras, de la artillería y de los carros enemigos, se lanzó por la carretera, cooperando magníficamente con los carros de asalto. Esta acción decidida por los bersaglieris de Grimali, ayudó particularmente a las tropas de cabeza de la auto-columna que, echando rápidamente pie a tierra, pudieron desplegar y batir al adversario.* Los dos carros italianos perdidos de que habla el capitán Berenzi eran los tripulados por Gualterio Mezzeval, Antonio Nikolai, Tito Colombo y Giacío Ricci.

A partir de aquel momento la vanguardia del C. T. V. hubo de dejar los camiones y combatir a pie. El 11 de marzo el grupo Martini consiguió ocupar Trijueque, acción en la que se distinguió el comandante Paladini que, según se dijo, entró en el pueblo sentado sobre la torreta del carro de mando, lanzando bombas de mano. El avance prosiguió hasta el kilómetro 77 de la carretera de Francia, pero siempre con la infantería al alcance de la mano y luchando contra los carros soviéticos que se les oponían, resultando alcanzado el carro del comandante de la 1.^a compañía, Oreste Fortuna, que sufrió la fractura de cuatro vértebras, y murieron los tenientes Fulvio Ranella, Luigi Fuzzia y Gualterio Nezzabal que recibieron la Medalla de Oro al Valor Militar. En el sector de Brihuega también combatieron las tanquetas, siguiendo la carretera de Brihuega a Torija, muriendo el teniente Edoardo Pezzali, que según Conforti fue hecho prisionero y decapitado con una pala por un interbrigadista alemán.

La resistencia republicana hizo que el C. T. V. no avanzara ya mucho más y sus tanquetas fueron retiradas ante su inferioridad frente a los carros soviéticos y a los cañones antitanques Maklen de 37 milímetros que habían llegado al Ejército Popular. Además, la gran superioridad aérea de que disfrutaban los republicanos, debida en gran parte a la ausencia de la aviación nacional y de la Cóndor, junto a sus propios errores, les obligó a retirarse a una línea preestablecida. Durante esta retirada fueron los carros rusos los primeros en entrar en Trijueque, siguiendo adelante por la carre-



Dos Renault apresados en Santander.

tera de Francia. Pero no pudieron o no supieron explotar su éxito. *El avance republicano no duró mucho* —escribe el periodista Ilja Eheremburg—. *Una tarde helada, el jefe de brigada M. T. Petrov, comandante de una unidad acorazada, me ofrecía un té caliente. Era un carrista robusto y afable. Se lamentaba: ¡Falta de medios! No tenemos ni siquiera camiones para llevar adelante a la infantería y, de esta forma, estamos aquí empanzanados... Pero no importa ¡al final los expulsaremos!*

LA GUERRA EN EL FRENTE NORTE

Una constante en la guerra de España es la falta de coincidencia en los relatos de sus protagonistas o de los historiadores en la apreciación del material y efectivos que en ella figuraron. Esto parece multiplicarse en los frentes cantábricos, donde a esta falta de coincidencia se une la escasez de documentación. Por ejemplo, en lo que se refiere al material blindado llegado a aquel teatro, una personalidad tan relevante como el presidente Aguirre escribe que en el único barco ruso que atracó en Bilbao (el *A. Andreu* que entró el 1 de noviembre), llegaron: *Quince tanques viejos y achacosos, renqueantes, sobre ruedas de goma*, que Martínez Bande aumenta a *veinte carros rusos y bastantes blindados*, transformados por Sancho de Beurko en *veinte autos blindados armados con ametralladora y cien con cañón y ametralladora*, pero que el comandante Guerrica Echevarría en sus memorias inéditas supone *veinte autos blindados con ametralladora y diez con cañón y ametralladora*, llegados en el tercer barco de su lista. El periodista G. L. Steer, que parece haber presenciado el desembarco, precisa más y escribe que eran *veinticinco carros blindados armados con un cañón de 47 milímetros y una ametralladora en camiones Ford que hacían setenta kilómetros sobre sus seis ruedas de goma maciza, y una docena de autos blindados Austin, pequeños, armados con una ametralladora en su torreta de modelo antiguo... tan inútiles como inestimables eran sus hermanos mayores*. Vicente Talón, especialista en la guerra del Norte, cita a Andrés María de Irujo quien indica que los llegados en este barco fueron dieciséis unidades cuyo tipo no especifica. El capitán de Caballería Gutiérrez Sol —también citado por Talón—, habla de *treinta coches de combate de dos tipos, que llamaremos grande y pequeño. Este último sólo tiene un fusil ametrallador. El grande lleva dos fusiles ametralladores y un cañón de 4,5*. De la presencia de carros rusos T-26, según Talón, *se tiene constancia por*

diversas fotografías, pero las que acompaña han podido obtenerse en cualquier otro frente, aunque lo más probable es que no hubiera llegado ninguno. Lo que es indudable es la presencia de algunos Renault franceses, también señalados en Santander y Asturias, que muy bien pudieran no ser franceses sino rusos, o venidos de las quince o veinte naciones que poseían tal clase de carros. R. Salas Larrazábal dice tener noticia confirmada de la llegada al Norte de ciento dieciséis tanques, cien en el A. Andreu y dieciséis a Santander el 15 de marzo a bordo del *Auton* y que *hablar de trescientos vehículos blindados no supondría seguramente exageración*, describiendo un regimiento acorazado, con batallones afectos a cada Cuerpo de Ejército, dotados de material oruga constituido por carros rusos T-26, franceses Renault y españoles Trubia, mandado por el mayor de Infantería Samaniego Terrazas, bajo la inspección del teniente coronel Anselmo Fontova Laudin. Este autor supone también que *aparte de estos ingenios, los cuerpos de Ejército disponían de un crecido número de autos blindados en su mayoría de construcción nacional*. Considero muy exageradas estas cifras del general y siempre he tenido la impresión, tal vez equivocada, de que no llegó a la franja Norte un solo T-26, ya que no he visto ninguna fotografía convincente de ellos en aquel teatro, ni aparecen con seguridad en ningún relato.

La actuación de los carros en el Norte no tiene demasiado interés ni presenta novedad alguna su forma de empleo. Únicamente cabe ocuparse del Reparti Specializzati del C. T. V. que a partir del 25 de abril estaba a cargo del coronel de Infantería Valentino Babini, con el mayor Raffaele Mariconda, comprendiendo dos batallones de carros de los capitanes Paolo Paladini y Michelle Stella con cuatro compañías mandadas por los tenientes Cascio, Alberto Di Alfaro, Circo Rubino y Vittorio la Rosa, con los tenientes Renzo Bertoni, Fulvio Ranella, Valentino Gori, Sebastiano Tommasi y Giordano Casadio. Compañía de motometralladoras del mayor Autore. Compañía de autos blindados del teniente Todisco. Sección de infantería lanzallamas y la sección anticarro. Llevaba agregada la compañía de carros Navalcarnero, ítalo-española, pero a disposición del C. T. V., mandada por el teniente Giupponi. Los relatos italianos nos refieren que esta compañía Navalcarnero puso en fuga a tres carros Renault franceses y el heroico acto de un carrista italiano que, viendo que había sido capturado el comandante López Muñiz y que los milicianos se disponían a fusilarlo, saltó del carro atacándolos con bombas de mano pero resultando muerto, no pudiendo impedir que López Muñiz fuera fusilado. Parece ser que los carros italia-

nos, en una incursión a vanguardia, se apoderaron de los puentes sobre el Ebro, facilitando la progresión ulterior de la infantería.

El hecho más importante —aunque anecdótico— de la guerra de blindados en el Norte fue la aparición de dos nuevos modelos de carros: los Trubia, que desde hacía muchos años estaban en construcción y experimentación en la fábrica de Trubia, pero que no se habían incorporado al Ejército y otros carros hasta cierto punto derivados de ellos, los llamados carro Euskadi. Su interés es muy relativo, remitiendo al lector interesado por ellos a la reciente monografía de Artemio Mortera.

OFENSIVAS REPUBLICANAS PARA SALVAR AL NORTE

Mientras los nacionales iban ocupando la franja cantábrica, los republicanos lanzaron una serie de ofensivas más o menos importantes *para salvar al Norte*, entre las que destacan las de Segovia-La Granja, Huesca, Brunete y el gran ataque sobre Zaragoza. Los medios blindados republicanos habían sufrido grandes cambios al regresar a su país el general Pavlov, que traducían un cierto desinterés por parte de los rectores de la política soviética. Se había creado la División de Ingenios Blindados al mando del coronel Rafael Sánchez Paredes, del Regimiento de Carros núm. 1 de Madrid, que englobaba la Brigada de Carros mandada por el general Rotmistrov y una Brigada de Autos Blindados a cargo del coronel de Infantería, diplomado de Estado Mayor, Enrique Navarro Abujas. Parece ser que ésta disponía de tres batallones de veintitrés blindados-ametralladora y nueve blindados-cañón, con un total de noventa y seis ingenios y un personal de ochocientos treinta y un hombres, de ellos un coronel y un teniente coronel. El 28 de julio pasó a llamarse Brigada de Autos Blindados, aumentando su material hasta ciento cuarenta autos, con secciones de tres a cinco vehículos, siendo su asesor el mayor Schwecke. Cuando en octubre se constituyó la División de Ingenios Blindados, formada por esta brigada y la de carros, fue su jefe el teniente coronel Julio Parra Alfaro —que procedía del Cuarto Militar del Presidente de la República— y Navarro Abujas se hizo cargo de la jefatura de su Estado Mayor. Esta gran unidad se había ido desovietizando porque casi no llegaban nuevos oficiales rusos de esta especialidad. Su base seguía estando en el balneario de Archena donde funcionaba su escuela y el hospital. La brigada de carros tenía su base en la Alameda de Osuna, pero seguía existiendo cierta dependencia de Alcalá de Henares, en tanto que la brigada de blindados radicaba en Quart de Poblet,

en las cercanías de Valencia. Según Salas Larrazábal la brigada de T-26 disponía de ciento veinticuatro carros y diez blindados, distribuidos en cuatro compañías de treinta y un carros y una compañía de blindados, y la brigada de blindados de ochenta y cuatro blindados-ametralladora, treinta y seis blindados-cañón y diez carros T-26. Además, cada Ejército tenía sus propias fuerzas blindadas, en general un batallón con tres compañías de carros y una de blindados. Esto presupondría una cantidad de blindados que pienso es muy exagerada, y fue objeto de amistosas discusiones con el citado general en Barcelona y durante una estancia en Salamanca.

No presenta novedad la forma de empleo de los carros en la batalla de Brunete (5 a 11 de julio de 1937), de la que no nos ocuparemos, pero recomendamos al lector interesado una serie de partes e informes presentados con posterioridad por Jurado, Casado, Ruiz Fornells, Vicente Rojo, Matalana, Alfaro, «*Rudolf*», etc., en los que se pone en evidencia, una vez más, la falta de coordinación entre carros e infantería.

En la gran ofensiva sobre Zaragoza de agosto de 1937 —una de las operaciones más interesantes de la guerra— llama la atención la enorme diferencia de conceptos existentes entre ella y la de Brunete. En esta última se había acumulado a gran cantidad de hombres y medios en una pequeña bolsa de veinte kilómetros de ancho. Ahora, la batalla se iba a librar sobre un frente de casi cien kilómetros, que transcurriría por la entera provincia de Zaragoza y parte de la de Huesca, y aunque los efectivos humanos iban a ser un poco superiores —unos ciento treinta mil hombres—, quedarían como perdidos en las esteparias tierras aragonesas de ambos lados del Ebro.

Las ideas básicas del *Plan de Operaciones* eran completamente distintas a todas las realizadas hasta entonces por el Ejército Popular: por vez primera iba a ensayar una guerra de movimiento en la que una serie de fuertes columnas debía confluír sobre la capital aragonesa casi sin combatir, infiltrándose por los espacios libres. No se trataba de vencer resistencias locales sino de dejarlas atrás y proseguir el avance, con el concepto más moderno de la guerra veloz. Pero para conseguir el éxito debía de contarse con tropas entrenadísimas, capaces de adaptarse rápidamente a toda contingencia, dotadas de grandes medios mecanizados, armas y servicios, disponiendo de unos jefes también entrenados —desde los jefes de división a los mandos subalternos— imbuidos de su papel e identificados con sus hombres, capaces de tomar decisiones ante cualquier circunstancia local. No se tenía en cuenta que esta falta de instrucción, de coordinación entre tropas, mandos y servicios, era precisamente el punto más débil del Ejército Popular. En lo que respecta a los carros si éstos se habían perdido

de la infantería —o viceversa— en la pequeña bolsa de Brunete, más iban a perderse en las dilatadas llanuras aragonesas.

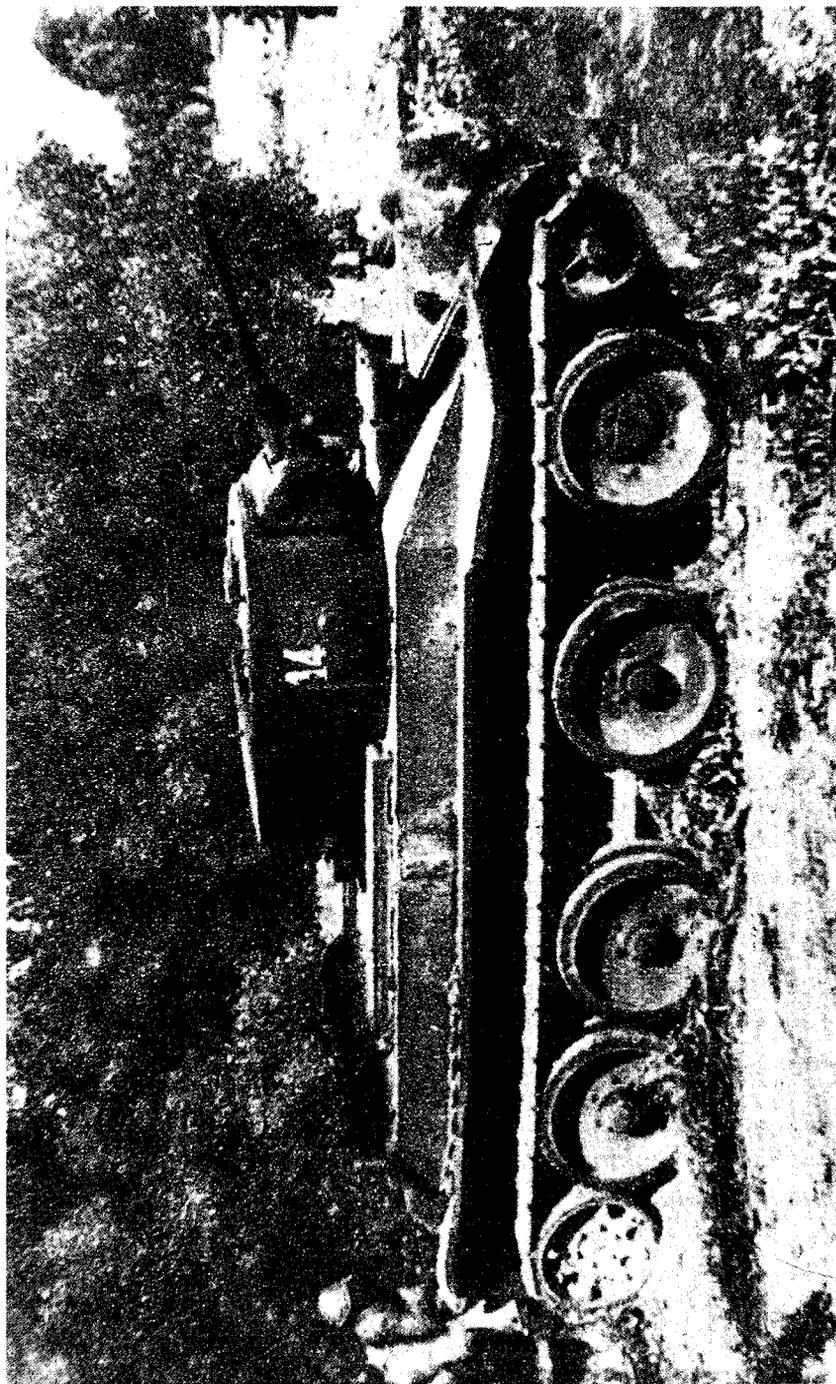
Antonio Cordón, por entonces jefe del Estado Mayor del Ejército del Este, se atribuye en sus memorias la autoría de este revolucionario plan, ayudado por el consejero soviético *Nicolás*. Se contemplaba en él nada menos que ocupar Zaragoza en veinticuatro horas, convergiendo sobre esta ciudad cuatro poderosas formaciones rápidas.

La brigada de carros, seguramente bajo mando español, quedó disgregada entre diferentes columnas. La Agrupación A (Del Barrio), disponía de dos compañías de carros y diez blindados. La B (Kleber), solamente de autos blindados. La C, con sólo seis batallones de Infantería a cargo del jefe de la 102 Brigada (posiblemente el mayor Santiago García Peña) y tras cruzar el Ebro debía incorporarse a la Agrupación D. Ésta, (Modesto) contaba con cuarenta carros y diez blindados. Una última Agrupación, de anarquistas, estaba más al sur (XII Cuerpo de Ejército de García Vivancos), y no tenía ninguno. En ausencia de mandos superiores soviéticos, los carros casi todos tripulados por españoles y voluntarios de las Brigadas Internacionales, quedaban subordinados a los jefes de cada agrupación. Una reserva con una compañía de carros y otra de blindados estaba situada en Híjar, donde se había instalado una base auxiliar. La revista *Zu Mir Sboboda* da el mando de los carros al español Pedro Bari, del que no tenemos noticia alguna.

La operación se inició el 24 de agosto bajo un calor asfixiante. Al norte, la Agrupación A cruzó el Gállego y se situó junto al pueblo de Zuera, pero inmediatamente contraatacada, tuvo que repasar el río, aunque insistió en las horas siguientes sin conseguir ningún fruto; la novedad en su sector fue que *los carros llevaban a la grupa a los infantes*, en un intento de no dejarlos atrás.

La Agrupación B de Kleber parece que llegó al kilómetro 6 de la carretera de Santa Isabel a Farlete, pero ya no pasó de allí, quedando en comprometida situación.

La mayor concentración de carros estaba al sur del Ebro, en la Agrupación D de Modesto, que cumplió el objetivo señalado para el primer día alcanzando la línea Fuentes-Mediana, dejando detrás posiciones intactas enemigas como el cerro Purburell, Quinto de Ebro y la ermita de Bonastre, ocupadas posteriormente. Pero como ocurría siempre en las ofensivas republicanas, ya no logró progresar más. *La maniobra motorizada hacia Zaragoza que pudo continuarse el segundo día en dirección a Mediana* —escribe el general Rojo—, *no se hizo por el empeño en batir la resistencia de Fuentes de Ebro, cosa que obligó a desplegar a toda la 11.ª División.*



Un BT-5 destruido.

En estos intentos por conquistar Fuentes se perdieron muchos carros T-26. Enrique Castro Delgado, con su acostumbrada predisposición a confundir fechas y situaciones, supone una terrible derrota de los carros en fecha imprecisa, de la que culpa a Líster, al que pinta *sombrío y medio borracho*, obsesionado con la cúpula de la iglesia de Fuentes, y que cuando se le preguntaba por los carros señalaba al fondo del río, manifestando que había dado la orden a la artillería para que los destruyera al objeto de que no cayeran en manos del enemigo. También Tagüeña, en su libro, recuerda que Modesto atribuía a Líster la pérdida de los carros. El 30 de agosto las pérdidas eran tan grandes que se tuvo que renunciar a la ofensiva y contentarse con proseguirla más al sur para lograr la ocupación de Belchite, lo que representó un éxito de las unidades anarquistas frente a los comunistas que habían fracasado junto al Ebro.

Mediado septiembre dos de las divisiones mixtas de Flechas —apoyadas por dos compañías de tanquetas Fiat-Ansaldo— cruzaron el Gállego y recuperaron el terreno perdido.

LOS BT-5 Y LA REANUDACIÓN DE LA OFENSIVA SOBRE ZARAGOZA

Fracasado el gran ataque sobre Zaragoza del que acabamos de ocuparnos, el frente quedó estabilizado y, por parte nacional, considerablemente reforzado. Sin embargo, sorprendentemente, mediado octubre se produjo un nuevo ataque republicano utilizando los recién llegados carros BT-5, a los que por lo visto se creía capaces de llegar hasta Zaragoza. A pesar de que estos carros y la forma en que fueron empleados representaban una verdadera novedad, son pocos los autores que se ocupan de este ataque con la debida profundidad.

Los especialistas y técnicos soviéticos sentían una gran admiración por el proyectista americano J. Walter Christie, hasta el punto de considerar que *era una desgracia que hubiera nacido en un país capitalista donde no había tenido la oportunidad de desarrollar sus ideas*. Se dice que el mariscal Mijaíl Tukhachevski, inspector soviético de armamentos y gran impulsor del arma acorazada, había propuesto a Stalin la contratación de Christie para que aportase sus ideas al arma blindada de la Unión Soviética, siendo muy criticado *por sucumbir a las tentaciones capitalistas* y es posible que esta admiración fuera una de las causas de su caída y posterior fusilamiento.

Christie había iniciado sus trabajos con el desarrollo de un camión anfibio, pasando después a trabajar sobre carros, con la tendencia a preferir su agi-

lidad y velocidad a la protección y armamento y a partir de 1928 experimentaba sobre nuevos sistemas de tracción y suspensión completamente originales.

En 1932 una comisión soviética de compras adquirió dos carros americanos Christie M-1931 I-3, sobre los cuales los técnicos soviéticos introdujeron todos los avances logrados para el T-26, dotándolos de la torreta giratoria con su cañón de 45. Así, consiguieron una serie de modelos, bautizados con las siglas BT (*bystrojodnii tank*, tanque rápido), que culminaron con el BT-5, empezando a producirlo en serie. Mucho más veloces y de mayor tonelaje, estaban menos protegidos, sacrificando esta protección a la velocidad, lo cual no parecía aconsejable cuando llegaban las experiencias —conseguidas en la guerra de España— de la gran eficacia de las armas antitanque.

Como hecho curioso debe recordarse —según refiere Liddell Hart en sus memorias—, que cuando los ingleses vieron este carro en Moscú, en septiembre de 1936, quedaron impresionados y quisieron comprar uno, a lo que no accedieron los rusos; por ello, lograron adquirir, no sin dificultades, el único que había disponible en Estados Unidos, que llegó a Inglaterra y en enero de 1937 estaban terminados los planos de dos prototipos que empezó a fabricar la compañía Nuffield Mechanisation, quedando los técnicos ingleses muy satisfechos. Hay que preguntarse si habría cambiado su opinión tras visitar el cementerio de estos carros TB-5, que unos meses más tarde podía verse delante de Fuentes de Ebro.

Cincuenta de ellos llegaron a Cartagena en el verano de 1937 a bordo del trasatlántico *Cabo de San Agustín*, de los que doce estaban provistos de radio, juntamente con cincuenta motores de recambio, diez cañones de 45, municiones y otros elementos. Con ellos, en el mayor de los secretos y con la precipitación de costumbre, se creó en Archena un regimiento independiente, al mando del coronel del Ejército soviético S. Kondraiev, siendo su segundo Boris Shiskov, pasando a él muchos de los tanquistas rusos que se encontraban en España, entre ellos los capitanes Viktor Navikov, Filipov, Vladimir Kincher, N. Belkov y los tenientes S. Laputin, P. Semionov e Ivan Shiskov. También se les incorporaron miembros de las Brigadas Internacionales que debían tener alguna experiencia en carros, como los búlgaros Guerguei Tóshev (Jrko Doicjev), Guerguei Yankov (Mirko Stankov), Vladimir Kinchev y el comisario político Leo Dank (Hermann Neissel), los centroeuropeos cuya nacionalidad no he podido precisar Toni Sandman, Franz y Willy Etz, Albert Ruzieka, Josep Karkav, así como los checos Alois Samel, K. Korduz, Bruno Ditha y algún anglosajón, como el teniente canadiense William Kardisch. Informaciones soviéticas aseguran que delante de Fuentes de Ebro murieron dieciséis carristas soviéticos.

Aunque crear un regimiento de carros no puede ser cosa sencilla para que pase desapercibida, se puede aceptar que los más altos cargos militares y políticos republicanos desconocieron —o no quisieron conocer— su presencia en España durante bastantes semanas, hasta el momento en que dispuesto para entrar en combate fue trasladado al frente de Aragón, estableciendo su base en Híjar, sobre el río Martín, al este de Belchite. Su objetivo iba a ser atacar el frente nacional en el sector que transcurría entre el Ebro y el vértice Sillero. Este sector era el más densamente fortificado y guarnecido que en aquellos momentos tenían los nacionales, desde el Pirineo a Almería, lo que tenía que ser forzosamente conocido por los republicanos, pudiendo especularse con la idea de que fue elegido precisamente por eso, para probar los nuevos carros en un sector difícil.

Los mandos republicanos se acusan unos a otros de la decisión de haber lanzado este ataque, pero en realidad se desconoce quién pudo ser el autor del plan, del que no se tiene documentación, lo que hace suponer que fue redactado por un organismo completamente independiente, a espaldas del Estado Mayor Central. Vicente Rojo prefiere no hablar de este ataque en ninguno de sus libros.

Para los detalles de su ejecución son fundamentales los relatos de Líster, Castro Delgado, Modesto, Cerdón, Casado, Koltsov, Foote, Aznar, etc. Todos ellos están de acuerdo en una cosa: la inoportunidad de la acción, lanzada sobre el sector del frente más difícil. Puede aceptarse que fue impuesta por los rusos y en la lectura de los relatos citados se repiten varias circunstancias que enumero a continuación: que los carros avanzaron por las puertas del Ebro en un terreno inadecuado que el enemigo hizo impracticable abriendo las acequias de riego —pero en varias narraciones y fotografías se los ve avanzando entre nubes de polvo y, por otra parte, al proyectarlos debió tenerse en cuenta la primavera rusa con sus grandes deshielos—, que las pérdidas fueron muy graves, que sólo se produjo un ataque, etc., escandalizándose casi todos por el hecho de que subidos a los carros marchasen patrullas de soldados del batallón Spanish de la XV Brigada Internacional.

La operación se inició el 11 de octubre (el 12 según otras versiones) con una pequeña preparación artillera y un leve ataque de aviación. Junto a los carros participaban directamente la 11.^a División de Líster (por el sur) y la XV Brigada Internacional, más cerca del río. Los carros, con los hombres del Spanish subidos en su casco, sobrepasaron las líneas propias y se lanzaron al asalto sin que les siguiese infantería alguna. Al aproximarse a las líneas enemigas fueron recibidos por el fuego de ametrallado-

ras y anticarros, que diezmó a los soldados que iban encaramados en ellos a la vez que a los propios carros. En algunos puntos lograron atravesar las trincheras nacionales, pero éstas permanecieron intactas y con los soldados en sus puestos, por lo que se sintieron solos, tomados entre las líneas y las fuerzas que acudían de la retaguardia enemiga.

Aunque hay numerosas narraciones de los hombres que participaron en el ataque o de los que lo presenciaron, todas de gran interés, sólo reproduzco la del canadiense William Kardisch, comandante de uno de los carros: *Nuestra compañía, junto con otras dos, debía cruzar las líneas fascistas, destruir los nidos de ametralladora y antitanque, abrir fuego contra las trincheras y de esta manera, facilitar el avance de las tropas republicanas. En cada tanque se habían subido diez o doce soldados de infantería. Avanzábamos junto a las otras dos que iban por ambos flancos levantando nubes de polvo. Marchábamos a gran velocidad. Dentro del tanque hacía mucho calor. Las balas rebotaban en la coraza como el grnizo en una techumbre de zinc. Observé el terreno tratando de descubrir las posiciones enemigas. De pronto mi conductor aminoró la velocidad al tiempo que gritaba: hay una zanja profunda delante de mí. Le ordené que siguiera si el tanque era capaz de cruzarla. El tanque remontó una cuesta y se aproximó a las trincheras fascistas. Un proyectil incendiario lo hizo arder. A pesar de ello rebasamos la línea de trincheras en unos veinte metros. El motor se paró. El humo y las llamas invadían la torreta donde me encontraba con mi sirviente. Mi conductor intentó en vano poner el motor en marcha. Vi cómo los fascistas nos miraban desde una trinchera y disparé contra ellos un proyectil tras otro. El fuego se propagaba dentro del tanque y los depósitos de combustible y munición podían explotar en cualquier momento. Permanecer en él representaba una muerte cierta. Saltar en pleno día detrás de las líneas fascistas era igualmente peligroso, pero, mientras hay vida hay esperanza y tal vez llegaría en nuestra ayuda otro tanque. El conductor y mi ayudante saltaron del carro. No volví a verlos más. Seguí disparando. Cuando se me encasquilló el cañón pasé a una de las ametralladoras. El calor se hacía insoportable. Empuñé la pistola y salté del tanque. Junto a mí explotaron varias bombas de mano. Una bala me atravesó la pierna. Caí lejos de la trinchera y pensé: estoy perdido. Seguí disparando con mi pistola. Cuando sólo me quedaba el último cartucho me dije que no me entregaría vivo a los fascistas. Me llevé la pistola a la sien y entonces vi un tanque republicano que avanzaba hacia donde estaba. Agité las manos desesperadamente y se acercó a mí. Hice un último esfuerzo y me arrastré hacia él. Tenía fracturado el*

brazo derecho. Me subí al tanque con dificultad y me llevaron rápidamente al puesto de socorro. ¡Estaba salvado!

Junto a Fuentes de Ebro existió un cementerio de tanques con una veintena de carros de un modelo que se suponía de los más poderosos del mundo, que los propagandistas nacionales enseñaban a los visitantes. Según mis noticias ninguno de éstos figuró en las secciones de T-26 capturados, con los que los nacionales reforzaban sus unidades acorazadas. Algunos autores aseguran que uno fue regalado a Italia y que figura en el Museo Storico della Motorizzazione Militare de Roma, pero su director, el coronel Elio Ciccinato, me comunicó en una carta que no es así.

TERUEL

Para tratar de impedir una ofensiva sobre Madrid, el Ejército Popular tuvo que adelantarse lanzando un ataque sobre el saliente de Teruel, en el curso del cual logró la conquista de esta ciudad. Empleó dos columnas que, desde el norte y el sur, confluyeron en Concud y San Blas, dejándola cercada. Ambas llevaban adscritos sendos batallones de la división de tanques que mandaba el coronel Parra, estableciendo un frente defensivo para oponerse a los ataques que preveían lanzarían los nacionales. Una tercera columna estaba encargada de ocupar la ciudad, para lo que contaba, según consta en el plan de ataque, con el Regimiento de Carros BT-5.

Durante esta batalla, que transcurrió en medio de nevadas y un frío intensísimo, la actuación de los carros de combate no presentó novedades dignas de interés. Sólo debe señalarse que a pesar de estar presentes en toda la documentación que he podido consultar, ningún BT-5 —los grandes derrotados delante de Fuentes de Ebro—, aparecen en fotografías o relatos de combatientes, luchando dentro de la ciudad, lo que me hace suponer que no combatieron o lo hicieron en una cantidad ínfima; pero hace pocos días he conseguido una fotografía de carros BT-5 en un terreno nevado, que pudiera ser el de las cercanías de Teruel. Es posible que sólo figurasen sobre el papel y que esta unidad únicamente contase con autos blindados, siendo uno de ellos —de tipo impreciso— el que alcanzó combatiendo la plaza del Torico, tal como puede verse en una fotografía. Posteriormente, entraron numerosos carros T-26, que debían de pertenecer a una reserva que como tal figuraba en los planes de ataque y estos sí que aparecen en las fotografías junto a la plaza de toros.

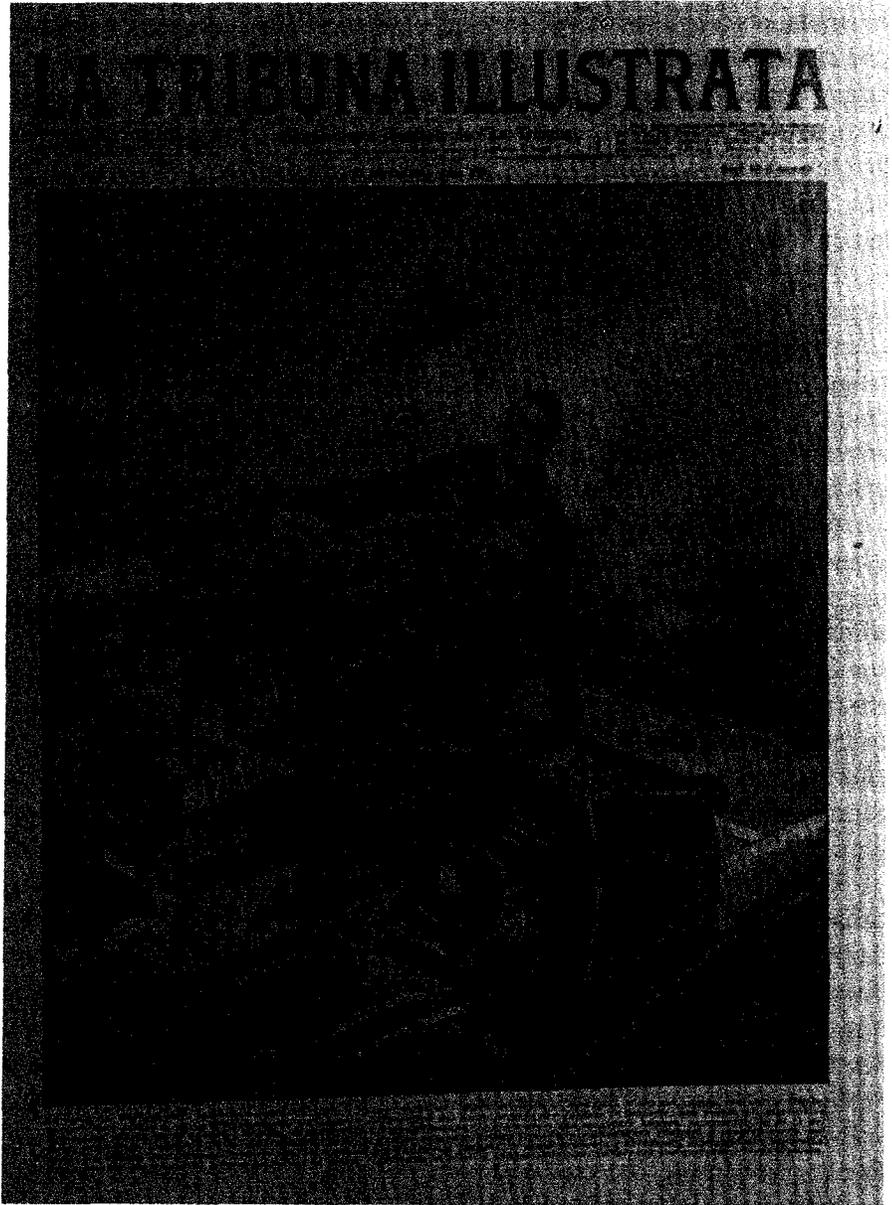
LA GRAN BATALLA DE ARAGÓN AL MAR
(9 DE MARZO A 18 DE ABRIL)

Fue sin duda la más interesante de las grandes batallas de la guerra española, no solamente porque allí quedó demostrada la enorme superioridad de organización y de material bélico del Ejército Nacional, sino porque seguramente representó la acción más moderna, la que más podía parecerse a la guerra continua, al avance veloz, a la guerra relámpago que propugnaban los estudiosos militares de todo el mundo. En ella, una serie de divisiones, más o menos motorizadas, iban a conquistar un gran territorio en un anticipo de lo que podrían ser las batallas de movimiento del futuro.

El Ejército Nacional avanzó con una serie de Cuerpos de Ejército a lo largo de todo el frente aragonés al sur del Ebro; a los pocos días, otros Cuerpos, iniciaban el avance por el norte de éste, hasta alcanzar los ríos Noguera Pallaresa y Segre. Más tarde, los del sur, llegaban al mar y producían el corte en dos de la zona republicana, batiendo por completo a su adversario y en decisión difícil de comprender, en vez de seguir hacia Barcelona, continuaban por tierras de Castellón camino de Valencia.

El Ejército Popular, completamente sorprendido por un ataque que no esperaba tan pronto, después de la dura batalla de Teruel, se retiró como pudo, pero combatiendo, utilizando sus debilitadas unidades de carros sólo en misiones de apoyo. Por el contrario, el Ejército Nacional empleó sus fuerzas blindadas acosando a su enemigo en huida, misión para la que era muy apto el enjambre de ágiles tanquetas-ametralladora de que disponía. Las empleó fundamentalmente en dos núcleos: uno español con carros alemanes y rusos apresados, que apoyó al Cuerpo de Ejército Marroquí; el otro, constituido por el Raggruppamento Reparti Specializzata que formaba parte del C.T.V.

En lo que respecta al sector del Cuerpo de Ejército Marroquí, que avanzaba apoyando su flanco izquierdo en el Ebro una vez roto el frente, la unidad de carros junto a la infantería, en muchos casos motorizada, avanzó en dirección a Belchite hasta alcanzar la línea Castelnou-Escatrón: *Yagüe ordenó el avance motorizado de la 5.ª División de Navarra —escribe Aznar—. Toda la División ocupó los camiones y llevando en vanguardia varias secciones de carros de asalto, formaba un convoy interminable sobre la ardiente llanura de Aragón.* Solamente encontraron alguna resistencia en el pueblo de Azaila, vencida por el asalto de los carros tras una pequeña preparación artillera y, el día 17, Yagüe pudo comunicar que los objetivos propuestos para la primera fase de la ofensiva habían sido cubier-



Primera página de «La Tribuna Ilustrada» dedicada a la acción de Renato Zanardi.

tos. Su avance prosiguió el día 22 pasando sus divisiones el Ebro por Quinto, en el meandro de Belloque, donde una heroica compañía republicana pudo detenerlo durante veinticuatro horas.

El que el Cucurpo de Ejército Marroquí apareciera en la otra orilla del Ebro significó dos cosas: la primera, dejar en muy mala posición a las tropas republicanas al norte de este río, obligándolas a un dramático repliegue y con malas comunicaciones al salir a sus espaldas una de sus divisiones, en tanto que otras, motorizadas y con carros, alcanzaban Fraga y el río Cinca en su unión con el Segre. La segunda, que las tropas del C.T.V., que avanzaban a su lado, quedaran con su flanco izquierdo al descubierto, circunstancia que no supo aprovechar el derrotado ejército republicano.

Los italianos del C.T.V. habían roto simultáneamente el frente, tras enorme preparación artillera y aérea. Su agrupación blindada, que seguía a las órdenes del coronel Babini, reforzada con una compañía de cañones antitanques de 35 milímetros y otra de ametralladoras antiaéreas Breda, había cambiado su nombre por el de *Raggruppamento Carristi* el 15 de octubre de 1937. Su cometido era el de actuar como unidad celere, precediendo a las vanguardias de la infantería que operaban en la dirección Rudilla-Huesa-Oliete-Andorra, con objetivo final en Alcañiz. Para esta misión de perseguir a un enemigo en retirada era enormemente eficaz por su agilidad y rapidez y por estar sus unidades perfectamente entrenadas, tras muchos meses de combatir juntas. *Rápidamente —escribe Aznar— los carros, los camiones de transporte, las ambulancias, surgen de todas partes y, como un torrente indescriptible, adelantan su posición más allá de la línea prevista para la primera jornada.* Pero este entusiasta párrafo no quiere decir que no encontraran resistencia. Se luchó en los pueblos de Rudilla y Anadón y el día 10, al ocupar Muniesa, moría el capitán Paolo Paladini, veterano de la Cirinaica, de Etiopía, que ya había combatido en Málaga, Guadalajara y Santander, recibiendo la Medalla de Oro al Valor Militar. Los combates fueron durísimos, perdiéndose varios carros pues, como hemos dicho, combatían muy adelantados a la infantería.

Al día siguiente la 4.^a Compañía de carros consiguió la ocupación de Oliete. En esta acción se distinguió el caporal Renato Zanardi, también combatiente en España desde la llegada del C.T.V., igualmente condecorado con la Medalla de Oro, que recibió además la Cruz Laureada de San Fernando.

Esta acción tuvo lugar al atravesar el puente sobre el río Martín, junto a Oliete. Herido el capitán de la compañía, Zanardi se lanzó contra el puente consiguiendo evitar que fuera volado, pero quedó aislado en la otra

orilla hasta que llegaron sus compañeros, y a pesar de tener amputado un brazo siguió adelante asegurando la conquista del pueblo.

En la noche del 13 de marzo, el Raggruppamento con los batallones Lupi y Ardente en camiones, la compañía de motoametralladoras, las unidades antitanques y dos grupos motorizados de artillería de la *División 23 de marzo*, formaron una columna celere que ocupó Alcañiz al amanecer, alcanzando el río Guadalope, capturando al jefe de Estado Mayor del sector, logrando evitar que sus adversarios realizasen una serie de destrucciones que tenían preparadas.

Enfrente tenían a la 35.^a Brigada Internacional, cuyos voluntarios, completamente derrotados, se retiraban como podían, sintiéndose acosados por las tanquetas italianas, lo que queda reflejado en una serie de libros mediante una sucesión de terribles estampas de esta retirada, donde se pinta a los interbrigadistas llenos de pánico, huyendo de los tanquistas italianos.

La lucha entre el Guadalope y el Matarraña fue muy dura, muriendo durante la misma el teniente Cavalloni. El 30 prosiguió el avance, atravesando el Matarraña por Mozaleón, consiguiendo que el enemigo no pudiera volar el puente. Ya tenían enfrente la división de Líster, quien supone que *el soldado Julián Anguía Vázquez destruyó a bombazo limpio el primer tanque que intentaba abrirse paso, liquidando en un momento doce tanques enemigos*, cantidad inadmisibles ya que durante aquellos días sólo murió el teniente Renzo Bertoni, que recibió la Medalla de Oro, y el carrista Raffaele Rabaglia.

Junto a Calaceite las tanquetas italianas sorprendieron y derrotaron al batallón británico de la XV Brigada Internacional que sufrió —según palabras de Eby— *la derrota más humillantes que las tropas inglesas sufrieron nunca a manos de los italianos*, que recogieron más de ciento cincuenta muertos y heridos e hicieron un centenar de prisioneros.

Al tener noticia de que una formación mandada por el general García Valiño realizaba una marcha sobre Gandesa, el general Berti ordenó que se formase una columna celere con dos batallones de la *División 23 de marzo* y el Raggruppamento, para avanzar sobre Gandesa, donde entraron a media tarde del 2 de abril. Al siguiente día ocuparon Pauls y el vértice Rey.

En aquellos momentos seguramente era el C.T.V. la unidad con más posibilidades de ser la primera en alcanzar el mar, pero fue desviada por la carretera de Cherta, lo que sentó muy mal a los mandos italianos que se sintieron postergados. La zona donde iban a combatir, enfrentados a las

mejores tropas adversarias, era además muy difícil, por su complicada orografía y por ser hostigada desde el otro lado del río. Estos días fueron los más duros para el Raggruppamento, sufriendo el mayor número de bajas de toda la guerra. En las listas de Puddu se apuntan nada menos que veintiséis carristas muertos en el kilómetro 25 de la carretera de Cherta.

En un esfuerzo para ser los primeros en llegar frente a Tortosa, los italianos organizaron la consabida unidad celere que ocupó Cherta y Roquetas y quedó junto a los destruidos puentes del río el 19 de abril. Según García Valiño, habían solicitado del Mando Nacional la necesaria autorización y en la tarde del 17 bajaron los carros italianos y dando un gran rodeo por la retaguardia, se colocaron en posición de espera en la región de La Cenia, de acuerdo con lo ordenado por el Mando de la 1.ª División en el siguiente teletipo: *General Jefe Ejército Norte a General Primera División. Conviene acelerar hoy marcha para apoderarse puentes Tortosa y Amposta, si estuvieran utilizables. Posible que primeras horas mañana lleguen a Chert o La Cenia unidades y carros legionarios para asociarse operaciones. Facilíteles satisfacción sus deseos, siempre que no impliquen retraso en cumplimiento misión tropas V.E. Coronel Gambará le expondrá deseos mando legionario pero no lleva ninguna instrucción especial del Mando de este Ejército del Norte.* Según Thomas en el Delta del Ebro seguían detenidos ante Tortosa hasta el 18 de abril, y aunque la ciudad cayó, las tropas italianas quedaron inutilizadas para seguir la lucha durante algún tiempo, pero ni Tortosa cayó, ya que situada al otro lado del río no se pretendió su ocupación, ni las tropas italianas estaban inutilizadas.

LEVANTE

Como ya hemos dicho, cuando el Ejército Popular había quedado destrozado tanto al norte como al sur del Ebro, cuando se había ocupado Lérida y alcanzado la línea del Noguera Pallaresa y del Segre, creándose en su izquierda varias cabezas de puente y todo parecía indicar que proseguir el avance hacia Barcelona no presentaba dificultad, Franco decidió cambiar la dirección hacia Castellón y Valencia. En estas operaciones no participó inicialmente el C.T.V. y las actuaciones de los carros no presentaron ninguna novedad. El Raggruppamento volvió a entrar en fuego a partir del 13 de julio —lanzado por la carretera de Sagunto en dirección a Sarrión— ocupando el día 16 la ciudad de Albentosa y prosiguiendo los

combates en las proximidades del río Palancia. El 17 de agosto se perdió el carro tripulado por el cabo Renato Catena y el conductor español Severino Vázquez, muriendo ambos y siendo condecorados con la Medalla al Valor Militar. En estos combates, como las fuerzas republicanas opusieron considerable resistencia, las tanquetas italianas no encontraron las facilidades que habían disfrutado por tierras catalanas y aragonesas.

Entre tanto los republicanos habían ido lanzando algunos ataques en las cabezas de puente sobre el Segre —la más importante en la de Balaguer, el 22 de mayo—, donde se señaló la presencia de cincuenta carros T-26.

Todas estas operaciones quedaron paralizadas en cuanto se tuvo noticia del cruce del Ebro por el Ejército republicano.

LA BATALLA DEL EBRO

El Ejército republicano que cruzó el Ebro la noche del 24 al 25 de julio, contaba con carros entre las unidades que constituían su reserva, que no parece que pasaran al otro lado del río. A pesar de que las tropas nacionales fueron inicialmente batidas siguiendo la tónica general de toda ofensiva republicana, a las cuarenta y ocho horas ya eran incapaces de proseguirla, desorganizadas las unidades y servicios, teniendo que limitarse a la ocupación de una serie de pueblos, pero sin conseguir la de Gandesa, capital de la comarca. Una vez fijado el frente, el general Franco se empeñó en recobrar el terreno perdido mediante sangrientos ataques frontales que sin duda prolongaron innecesariamente la contienda, pero que sus admiradores justifican suponiendo que en aquel reducido espacio podía batir a lo mejor del Ejército enemigo. No se pararon siquiera a considerar que también lo habría batido, y con menos pérdidas humanas, si hubiera salido a sus espaldas desde la casi inmediata cabeza de puente de Serós.

Durante esta gran batalla, la más larga de la guerra, los nacionales fueron lanzando sucesivas ofensivas, para ir conquistando poco a poco las fuertes posiciones enemigas. El terreno y las características de la batalla se prestaban poco al empleo de los carros que, sin embargo, emplearon tanto las unidades españolas como el Raggruppamento, participando en las disputas por el cruce de Camposines y finalizando la batalla en incursiones por las huertas del Ebro, así como en el llamado campo fortificado de Fatarella. Los republicanos recruzaron el río la noche del 23 de noviembre.

ACCIONES SECUNDARIAS

Mientras se combatía en el Ebro, los republicanos lanzaron algunas ofensivas locales sobre las cabezas de puente del Segre. Desde el punto de vista del empleo de los carros, la más interesante fue la que se inició en la mañana del 9 de agosto junto a la cabeza de puente de Balaguer, en la desembocadura del Farfañá en el Segre.

Varias unidades de infantería cruzaron el río por los pasos, haciéndolo también un batallón de carros con veintiún carros T-26, al mando del capitán Juan Sanromá, junto con un regimiento de Caballería, por el vado aguas arriba de Villanueva de la Barca. En aquellos momentos, ocho de la mañana, la profundidad del río era de unos veinte centímetros. Su objetivo consistía en avanzar juntos hasta apoderarse de Balaguer, envolviéndolo por detrás, lo que hubiera representado dejar en muy mala posición a todas las fuerzas nacionales que guarnecían la cabeza de puente de Balaguer. Se trataba pues de una incursión de carros, que en esta ocasión serían protegidos por la caballería.

Caballería y carros alcanzaron la otra orilla casi sin oposición pero su avance quedó cortado en cuanto llegaron a la acequia de Torrelameu, de anchura suficiente para impedir que la cruzaran los carros, siendo imprevisible que el Estado Mayor republicano no hubiera previsto esta circunstancia.

Detenidos los carros y mientras se pensaba en cómo conseguir pasarelas, súbitamente se produjo una avenida del río, debida a que aquel día los nacionales proyectaban una ofensiva en la sierra de Pandols, por lo que habían abierto las compuertas de los embalses de San Lorenzo y de Camarasa que estaban en su poder. El río aumentó considerablemente su caudal y la velocidad de sus aguas alcanzó los cincuenta kilómetros por hora. Los soldados se desmoralizaron al verse aislados y parece ser que un carro se pasó al enemigo y el resto quedó a la espera de ser contraatacado. Esta situación duró varias horas hasta que decidieron repasar el río.

Uno a uno fuimos lanzando al río los blindados —escribe años después en un artículo el capitán que los mandaba, Juan Sanromá—, *sin que alcanzaran mucha penetración en él pues, dado el nivel del agua, pronto llegaba ésta a la altura de los radiadores, quedando paralizados a escasos metros de la orilla. En un momento, veinte quedaron sumergidos.* Edmond Vallés refería en un artículo publicado en 1977, que aún se podía ver un carro en el lecho del río.

La mayor parte de las dotaciones pudo cruzar el río ayudándose de una sirga que allí estaba tendida, pero los carros quedaron en poder del

enemigo. Mucho más difícil y con muchas más pérdidas fue la evacuación aguas arriba de los soldados de infantería.

Esta operación queda así reflejada en el parte de guerra nacional del 12 de agosto: *En el frente del Segre ha sido asimismo muy grande el desgaste sufrido por el enemigo, habiéndose cogido en las victoriosas operaciones de hoy unos doscientos prisioneros y enterrados más de cuatrocientos cadáveres, siendo muchos los rojos que se han ahogado en el río al repararlo y quedando en nuestra orilla once tanques, que caerán en nuestro poder.*

Según el soldado José Roig a quien conocí y que era mecánico de la unidad, en esta desafortunada operación intervino únicamente una compañía con un total de quince carros T-26, que decía estaban muy gastados y faltos de piezas de recambio, perdiéndose todos. Martínez Bande supone que aparte del pasado, fueron cinco los que quedaron embarrancados en las orillas del río.

LA BATALLA DE CATALUÑA

Terminada la batalla del Ebro, los nacionales reorganizaron rápidamente sus tropas desplegadas en el frente catalán, que comprendían seis Cuerpos de Ejército: Urgel, Aragón, Maestrazgo, Navarra, C.T.V. y Marroquí, junto a una reserva general, desplegados desde los Pirineos lerdanos hasta la desembocadura del Ebro y apoyados por un millar de piezas de artillería, una gran masa aérea y medios acorazados.

El Ejército Popular que se les iba a oponer, el GERO (Grupo de Ejércitos de la Región Oriental), disponía de dos ejércitos: el del Este, que seguía al mando del coronel Juan Perea Capulino (con una Agrupación Pirenaica y los X, XI y XVIII Cuerpos de Ejército, mas un regimiento de Caballería), y el Ejército del Ebro, de Modesto (con los Cuerpos de Ejército V, XII y XV, mas un regimiento de Caballería, la Brigada de Tanques—que según Modesto mandaba el capitán Víctor Gómez con seis-ocho tanques—) y una reserva general. Sus efectivos posiblemente eran similares sobre el papel, pero su armamento era notablemente inferior y pobrísimos sus medios de comunicación y servicios.

Las unidades de carros nacionales, ahora tres, estaban adscritas a los cuerpos de Ejército de Aragón, Marroquí y C.T.V. Los dos primeros se habían reforzado considerablemente mediante los carros T-26 apresados pero, curiosamente, a pesar de disponer de estos medios, iban a ser los últimos en entrar en combate.

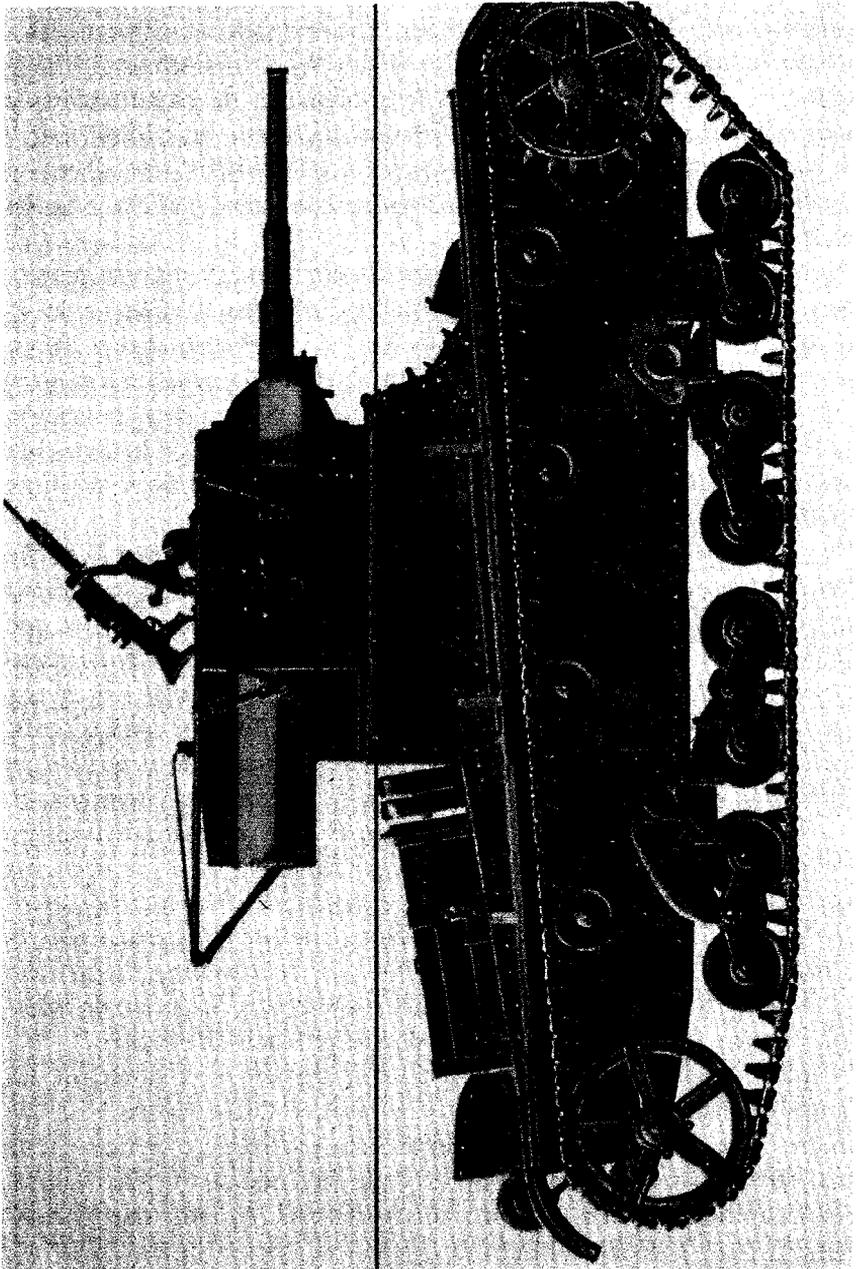
El Raggruppamento Carristi, que desde el 1 de octubre de 1938 lo mandaba el coronel de alpinos Roberto Olmi, también se había reforzado pues disponía de tres batallones de carros, formando un regimiento a cargo del coronel Maddona: un batallón de infantería motorizada *arditi**; otro anticarro con piezas italianas de 47/32, alemanas de 34 milímetros y de acompañamiento italianas de 65/17 y un batallón de bersaglieri motomecanizado (mayor Zappalá), con un total —según Puddu— de ochenta y cinco oficiales y mil trescientos doce hombres de tropa, con cerca de un centenar de carros de combate.

Después de la batalla del Ebro había sido enviado a Pamplona pero, a partir del 8 de diciembre empezó a llegar a Barbastro, estableciendo su puesto de mando y el batallón de contracarros en Berbegal, el regimiento de carros en Fornillos e Ilche, los *arditi* en Morilla y la infantería motorizada en Monesma. Desde allí, el 22 de diciembre, víspera de la iniciación de la ofensiva, fue llegando a la cabeza de puente de Serós, a la izquierda del Segre. Un batallón de carros estaba agregado a la Littorio y los otros debían preceder a las tres divisiones de Flechas.

Describir la enorme confusión que había en Serós cuando por la noche llegó el Raggruppamento es casi imposible —escribe Puddu—. *Convergían en la población dos vías de comunicación ya saturadas de tropas y las que llegaban al cruce intentaban pasar antes que las otras, recién llegadas también, causando el atasco del puente. De esta forma las columnas cercanas y las que estaban en el pueblo de Serós, se entorpecían las unas con las otras. La artillería antiaérea, en gran parte alemana, reclamaba la prioridad ya que tenía que defender la cabeza de puente de los ataques enemigos, en tanto que la de pequeño calibre quería alcanzar a las unidades avanzadas, los carros sosteníamos la necesidad de llegar rápidamente a las primeras líneas con preferencia a todas las demás y también las columnas de camiones con víveres y municiones, así como las unidades de infantería, caballería e ingenieros, en un desorden espectacular, reclamaban la extrema urgencia de su movimiento.* Si los republicanos hubieran dispuesto de información y de una eficaz aviación habrían podido producir un desastre.

Después de la acostumbrada preparación artillera y de aviación, las diferentes unidades del C.T.V. iniciaron el avance hacia Aitona el 23 de diciembre. A las trece horas ya estaban en Sarroca, donde entró enseguida un batallón de infantería sobre camiones de la División de Flechas Negras, apresando a oficiales de la 16.^a División adversaria, en tanto que el bata-

* Unidades constituidas durante la Primera Guerra Mundial con personal seleccionado y voluntario, especialmente adiestrado para acciones de alto riesgo y de asalto.



Un T-26 ya con la bandera nacional.

llón motorizado alcanzaba Alcanó, logrando un importante botín. El frente republicano estaba completamente roto.

Nuestra tropa —escribe Vicente Rojo—, no resistió siquiera el ataque de la artillería. Bastó para romper el frente una preparación artillera tan débil, que el propio jefe de la artillería del sector atacado, quien desde su observatorio pudo apreciar el tiro, no creyó que se tratara de una preparación de ataque. Cuando descendió de su observatorio tenía a unos centenares de metros las tanquetas italianas; algunas piezas hicieron fuego con espoleta a cero; pero ya era inútil pues todo el dispositivo de defensa, hasta el escalón de la artillería, había sido roto y desbordado. Sin embargo, según otras fuentes, en los ocho kilómetros del frente atacado por el C.T.V. intervinieron quinientas piezas de artillería, incluso los obuses pesados de 305/17.

Al fin, el día 23 —escribe Botet Vehí—, tiene lugar el verdadero ataque y a pesar de todas las advertencias, constituye una verdadera sorpresa en la cabeza de puente de Serós, donde ataca el cuerpo italiano y donde se pierde en el primer momento el grupo de 115 milímetros del XII Cuerpo de Ejército (exactamente, ocho piezas del mismo).

A las tres horas —escribe Tagüeña— sabíamos que el cruce al oeste de la Granadella estaba en manos de los italianos. Estos habían hecho prisionero al jefe de mi artillería, mayor Flores, y a su comisario, su ayudante y dos jefes de la Agrupación. Pero como los italianos no vigilaban demasiado a los prisioneros —según informa Botet Vehí—, aprovechando el desorden de la noche los prisioneros lograron huir.

Algunos jefes republicanos culpan siempre a sus tropas, seguramente para cubrir su propia incapacidad. Pero en un estudio en curso en el Centro de Historia Contemporánea de Cataluña dedicado a los caídos en combate, su autor, Jordi Oliva, me indica que fue en esta última batalla donde más se luchó y donde el porcentaje de víctimas fue mayor, lo que presupone que las tropas republicanas, si huían, lo hacían combatiendo. Por ejemplo, el 26 de diciembre los republicanos anunciaron haber inmovilizado a cinco carros italianos.

El C.T.V. lanzado a un ataque veloz no se preocupaba de ir cubriendo su flanco izquierdo, por donde no operaba fuerza nacional alguna y donde se encontraba intacta la 3.^a Brigada de carabineros republicana y algunos refuerzos del V Cuerpo. Deslumbrados por las teorías del avance celere y viendo que podían realizarlo ante un adversario en huida, los jefes del C.T.V. corrieron serio peligro —como ya le había ocurrido en otras ocasiones— si hubiera tenido delante tropas menos desorganizadas. Los Flechas Negras habían ocupado Sarroca de Lleida y avanzaban hacia Cogul, en tanto que la Littorio ocupaba Torrebeses y salía hacia Solerás, para cor-

tar la carretera de Borjas Blancas, lo que aumentaba el descubierto del flanco izquierdo en el momento en que Modesto decidió lanzar un contraataque: el V Cuerpo de norte a sur y el XV de sur a norte, en un intento de llegar a Serra Grossa. De este contraataque iba a depender el éxito de la batalla en aquel sector. Pero los italianos resistieron este contraataque, gracias a algunas unidades de carros que cubrieron como pudieron su flanco izquierdo descubierto, apoyados por artillería y aviación. Refiriéndose a esta situación, escribe con medias palabras Martínez Campos: ... *lo de Serós llegó a tener bastante resonancia sobre el frente. Las ondas produjeron choques sucesivos y dieron lugar a flancos descubiertos que, a su vez, determinaron actitudes que se tuvieron que evitar violentamente. Hubo genialidades y algunos gestos no admisibles. Gamba- ra intentó que los de Balaguer tomaran otra meta más al sur, a fin de amenazar la retaguardia que se oponía a su ofensiva.*

A este respecto debe ser sometido a consideración el siguiente documento que se encuentra en el Servicio Histórico Militar (leg. 383, carp. 136): *Reservado: Nota del Teniente Coronel Barroso, después de oída la conversación del Te. Col. (ilegible) con el mando del C.T.V. por teléfono derivado. Se ha oído una conversación por teléfono de la que se deduce que toda la mira de los mandos del C.T.V. está en entrar los primeros en Barcelona y todo lo subordinan a ello. Parece ser como si tuvieran instrucciones de Roma a este respecto. Les molesta que el Cuerpo de Ejército de Aragón les deje el flanco al descubierto al marchar a ponerse a la izquierda del Maestrazgo y reclaman por ello y dicen que está hecho aposta por el general Vigón, para que no puedan marchar. De esta forma el enemigo atacará su flanco y le impedirá el avance. Tarragona no les interesa. Es Barcelona a lo que se refieren todas sus conversaciones y a llegar los primeros a Igualada, con lo que suponen serían los primeros en llegar a Barcelona. Consideran también una maniobra el que Navarra no venga sobre Tarragona, para que la tome Marroquí. Esto es lo que se deduce de sus conversaciones en las cuales bien claramente se expresa su idea y que todo se subordina a su avance. Terminus, 10 de enero de 1939. III Año Triunfal.*

Cabe sospechar que a los mandos nacionales no les gustaba demasiado que fuera el C.T.V. el que más hubiera avanzado. Las quejas italianas eran completamente comprensibles pues, independientemente de que desearan ser los primeros en Barcelona y de que hubieran recibido instrucciones a este respecto —y así había sido por un telegrama de Mussolini a Gamba- ra— temían por lo que estaba ocurriendo en su flanco, hasta el punto de

que enviaron a su jefe de Estado Mayor, coronel Bodini, al Cuartel General para pedir protección para su flanco. La situación llegó a ser grave perdiéndose varios carros, como el del teniente Walter Pasella que recibió la Medalla de Oro. Se esperaba la llegada de algunos batallones de Flechas Azules, que eran los que estaban más cerca y la incorporación del regimiento de Caballería que debía quedar bajo su mando. Finalmente, con unidades sueltas y el batallón de instrucción *18 de Julio*, se formó una unidad bajo el mando del coronel Manildo, que juntamente con la incorporación del regimiento de Caballería prometido, solucionaron el problema, que quedó definitivamente resuelto cuando se inició el avance del Cuerpo de Ejército de Aragón y, más al sur, el del Cuerpo de Ejército Marroquí. La situación había sido muy delicada y Gambara nos refiere en sus memorias, que en la noche del 4, una unidad republicana que se había infiltrado, estuvo a pocos metros de su casilla de mando y pudiera haberle hecho prisionero.

El Cuerpo de Ejército Marroquí cruzó el Ebro la noche del 12 al 13. A través de Mezquida conocemos el testimonio del comandante alemán A. Kropp (lo toma de *Illustrieter Beobachter* núm. 47 de 27-XI-1939) de que las baterías 4.^a y 5.^a Flack antiaéreas iban en vanguardia con los carros al mando del teniente Stubbe: *Con gran esfuerzo —se lee en el artículo de Kropp—, las secciones antiaéreas se adelantaban a los batallones, precedidas únicamente por los carros, que corren por el terreno descubierto llevando a los artilleros subidos en sus estribos y guardabarros, con sus pistolas dispuestas, los fusiles y las bombas de mano. Silban las balas enemigas y los instantes son de intensa emoción, hasta que los tanques y las dos secciones ganan la carretera. Atravesando el puente de Vallmoll hicieron huir al enemigo. Es ésta la primera referencia del empleo por los consejeros alemanes de una unidad celere de carros-artillería, para batirse por delante de la infantería. Después avanzó hacia Tarragona y llegó al cruce de las Cuatro Carreteras, próximo a la plaza de toros, obligando a retirarse a los posibles defensores de la ciudad: Los soldados de las secciones antiaéreas —concluye Kropp—, han de aguardar a la infantería porque, en su rápido avance, han perdido el contacto con el grueso de la fuerza. Cerca de una hora tardan los infantes, que prosiguen su marcha hacia el centro de Tarragona.*

Según Puddu el Raggruppamento encontró gran resistencia en la zona de Borjas Blancas, con dieciocho nombres en su lista de caídos.

Tarragona fue ocupada el 15 y puede plantearse la duda de quiénes fueron los primeros en entrar en dicha ciudad. Vigón escribe el 14 de

enero: *A última hora, fuerzas de Navarra (de la División 51) y del C.T.V. entran en Tarragona.* Pero simultáneamente fuerzas de la 50.^a División del C.E. Marroquí, con carros y piezas antiaéreas, llegaron a la plaza de toros. El C.T.V. estaba convencido de que iba a ser el primero en llegar a la imperial Tarraco, de la que sólo le separaban treinta kilómetros, pero el día 7 recibió la orden de cambiar la dirección de su ataque, con objetivo inmediato en Santa Coloma de Queralt, lo que causó cierto descontento. Por ello, Gambara organizó la consabida columna celere con carros y motos, al mando del coronel Pace, que por la carretera de Valls, entró en Tarragona junto con los navarros, debiendo vencer poca oposición con algún tiroteo junto a la fábrica de tabacos, atravesando la Rambla de San Juan y quedando los bersaglieri acantonados en el Balcón del Mediterráneo, tal como puede verse en una fotografía.

Este cambio en la dirección de su marcha hizo que —según refiere Líster— cuando una columna de carros italianos ocupa Santa Coloma de Queralt el día 18, sorprendiera al Cuartel General del V Cuerpo y *tuvimos que abrirnos camino con bombas de mano, destruyendo cuatro tanques.* La superioridad nacional era manifiesta pero, en numerosas ocasiones, los republicanos combatían con increíble ardor y donde esto ocurría, los siempre en vanguardia carros italianos sufrían pérdidas. En el parte republicano de 17 de enero puede leerse: ... *del heroísmo de nuestras fuerzas es buena prueba el hecho ocurrido ayer en Santa Coloma de Queralt donde, el cabo de infantería Celestino García Montero, se opuso con bombas de mano al avance de trece tanques extranjeros, inutilizando a tres de ellos y haciendo huir a los restantes. Este combatiente español rompió a golpes de piqueta las puertas de los carros blindados, haciendo prisioneros a sus tripulantes, el capitán Arpaía, el teniente Mario Ricci, los sargentos Mario Molgioni y Nello Nampiacapra y varios soldados, todos de nacionalidad italiana, pertenecientes a la 2.^a Compañía del 3.^{er} Batallón del Raggruppamento Carristi, procedentes del 3.^{er} Regimiento de Carros de Asalto del Ejército Italiano.* Esta pequeña acción suelta, indicaba una vez más que si los carros sin protección de infantería se enfrentaban a un grupo enemigo con suficiente moral para combatirlos, su situación podía ser muy difícil. El capitán Oswaldo Arpaía, el teniente Mario Ricci y el sargento Mangiocapra (no Nampiacapra) fueron fusilados unas semanas después en Pont de Molins por incontrolados de la División de Líster, en unión del obispo de Teruel, del defensor de esta ciudad teniente coronel de Artillería Domingo Rey D'Harcourt y de un nutrido grupo de prisioneros.

Caída Tarragona, los mandos republicanos creyeron posible establecer una línea de defensa en el Llobregat, apoyándose en Barcelona como había podido hacerse en Madrid, pero la situación era radicalmente diferente. El C.T.V. fue nuevamente desviado, debiendo seguir por el otro lado del Tibidabo hacia Tarrasa y Sabadell, para salir al mar por El Masnou. Tal decisión sentó nuevamente muy mal a Gambara que, según recuerda en una entrevista, había recibido un telegrama de Mussolini que decía: *Deseidero che almeno una forte, organica rappresentanza italiana del C.T.V. entri, quando sia l'ora, a Barcellona. Credo che tutti troveranno ciò perfettamente giustificato. E il C.T.V. che ha sfondato le primer linee e ha dato le ali alla vittoria.**

Por ello, como siempre, organizó una columna celere, al mando del coronel Olmi, que desde San Cugat llegó por la Rabassada y entró en Barcelona por la Avenida de la República Argentina.

Las operaciones no se interrumpieron pero los nacionales ya empezaron a retirar las tropas que no les eran necesarias, como el Cuerpo de Ejército Marroquí al cual, al irse reduciendo el frente, prácticamente no le quedaba sitio. El C.T.V. salió a la costa por Mataró, una columna celere ocupó Caldetas, en tanto que otra, por el interior, llegaba a Caldes de Montbuy y ascendía a San Feliú de Codinas, ocupando también Granollers. El 3 de febrero entraba en Caldes de Malavella, Llagostera y San Feliú de Guixols, progresando el 4 hasta Palamós y seguidamente hasta Gerona. Para evitar suspicacias de Francia, se ordenó al C.T.V. que no sobrepasara la línea del río Fluviá, por lo que no alcanzó la frontera francesa. Durante esta marcha desde Barcelona al Fluviá se apuntan en las listas de caídos los nombres de siete carristas.

EL FINAL DE LA GUERRA

Como desentendiéndose de los acontecimientos políticos que se estaban produciendo en la zona gubernamental, Franco preparó una ofensiva final a lo largo de todo el frente, que no se detuvo ante las propuestas de paz que venían de Madrid. En ella se le adjudicó al C.T.V., partiendo de la cabeza de puente de Toledo, la dirección Albacete-Alicante. Operando contra un enemigo que no combatía ya, no se produjeron acciones de interés, los carros de combate avanzaban en vanguardia, pero no era necesario su empleo.

* Su traducción del italiano es: *Deseo que al menos una fuerte representación orgánica italiana del C.T.V. entre, cuando sea el momento, en Barcelona. Creo que todos encontrarán esto perfectamente justificado. Y el C.T.V. que ha roto la primera línea y ha dado alas a la victoria.*

Lo único interesante de esta ofensiva fue el hecho, apenas reseñado por los historiadores, de que se organizó una columna celere al mando del coronel Manildo, para llegar a Guadalajara, cuya ocupación no constituía uno de los objetivos señalados para el C.T.V., pero que los mandos quisieron asumir para sacarse la espina de su derrota de marzo de 1937, aunque para ello debían cruzar un centenar de kilómetros por territorio enemigo aún en armas. Como tal columna necesitaba unas horas para ser organizada, el capitán Nani se adelantó con cuatro camiones ocupados por voluntarios, que consiguieron entrar los primeros en la capital de la Alcarria e izar, en su comandancia militar, las banderas italiana y española. A medianoche llegó la columna del coronel Manildo y, pocas horas después, las tropas nacionales.

CARACTERÍSTICAS DE LOS CARROS. CANTIDAD QUE LLEGÓ. PÉRDIDAS

La descripción de los carros utilizados en España ha sido tratada por muchos autores. Su estudio no constituye el propósito de este trabajo dedicado más a su historia, la de sus tripulantes y su empleo, por lo que me limito a adjuntar una tabla con sus características fundamentales que permiten una somera comparación.

El carro más completo de los que combatieron fue el soviético T-26, dotado de un armamento muy importante y con blindaje suficiente para las balas de fusil y ametralladora, pero tuvo que afrontar los cañones antitanque, arma estrenada en España. Quedó demostrado que este tipo de artillería era extremadamente peligrosa para los carros que, en lo sucesivo, tuvieron que aumentar el espesor de sus blindajes. Los carros medios BT-5, con un blindaje inferior, resultaron estrepitosamente derrotados ante Fuentes de Ebro, hasta el punto que se interrumpió su fabricación y en el siguiente carro de este tipo fabricado en la URSS, el BT-7, se volvió a la utilización de blindajes superiores, iniciándose la tradicional carrera entre el blindaje y la artillería. Quedó demostrado que las tanquetas italianas y alemanas, armadas únicamente con ametralladoras eran inferiores, por lo que no se dieron en España combates entre carros. La deficiente habitabilidad de las tanquetas italianas y la pobreza de su armamento no instalado en torre giratoria, se compensaba con su velocidad y agilidad, perfectamente aprovechadas después de las rupturas, ante un enemigo desmoralizado y en huida.

Es difícil llegar al conocimiento ni aun aproximado de la cantidad de carros que combatieron en España, siendo muy dispares las cifras dadas por los autores. Ya en mi libro sobre el C.T.V., publicado en 1972, consi-

<i>País</i>	<i>Año</i>	<i>Dimensiones</i>	<i>Velocidad</i>	<i>Armamento</i>	<i>Protección</i>	<i>Dotación</i>
Renault M-17 FT	1917	4,94 x 1,74 x 2,14 m	7,5 km/h 2,5 km/h	1 ametrall. 7 mm	6/16 mm	2 hombres
Fiat Ansaldo CV 3-35	1935	3,15 x 1,4 x 1,28 m	42 km/h 12 km/h	2 ametrall. 8 mm	13/8,5/7,9 mm	2 hombres
Krupp Panzer- kampfwagen I-A	1934	3,92 x 2,06 x 1,73 m	37 km/h 12 km/h	2 ametrall. 7,92 mm	15/8 mm	2 hombres
Panzerkampfwagen Maybach I-B	1935	4,42 x 2,06 x 1,52 m	40 km/h	2 ametrall. 7,92 mm	13 mm	2 hombres
T-26 B	1934	4,62 x 2,3 x 2,17 m	28 km/h 19 km/h	1 cañón 45 mm 3 ametrall. 7,62 mm	15/13/10 mm	2 hombres
BT-5	1935	5,76 x 2,45 x 2,31 m	82 km/h 50 km/h	1 cañón 45 mm 3 ametrall. 7,62 mm	13/10/8 mm	3 hombres
Trubia	1927	4,36 x 1,80 x 2,80 m	30 km/h	1 cañón 40 mm 3 ametrall. 7 mm	20 mm	2 hombres
Trubia Vasco	1937	3,55 x 1,70 x 1,85 m	30 km/h	2 ametrall. 7,62 mm	?	2 hombres

deraba extraordinariamente exageradas las cifras de novecientos cincuenta carros italianos que daba Thomas en las primeras ediciones de su libro, basándose en la agencia Stefani, que son las aceptadas por Conforti, pero que hoy en día puedo fijar en ciento cincuenta y tres carros de combate Fiat-Ansaldo, que se aproxima a la de ciento cincuenta y siete que da el ministerio de Asuntos Exteriores italiano, a las de Gárate Córdoba (aproximadamente ciento cincuenta). En cuanto a sus pérdidas también podemos fijarlas con alguna exactitud en cincuenta y siete, suponiendo que al final de la guerra había otros doce inútiles, quedando disponibles ochenta y cuatro, que pasaron a formar parte de los regimientos de carros de combate y de infantería de carros de combate que se crearon, en uno de los cuales serví. En nuestras listas, completando las de Puddu, figuran los nombres de ciento sesenta carristas del C.T.V. caídos en España, de los que algunos eran españoles.

En cuanto a los carros de los dos modelos alemanes que llegaron no tenemos datos tan precisos, pero creemos que debieron ser unas ciento cuarenta unidades que sufrieron bastantes pérdidas, pues finalizada la contienda se contó con un número muy corto de ellos. Como en su casi totalidad fueron tripulados por españoles, puede aceptarse la cifra de sólo veintiocho alemanes muertos de esta especialidad que figuran en las listas alemanas, en ellas se precisa que sólo siete lo fueron en acción de guerra y los restantes por enfermedad o en accidentes.

Los carros de combate soviéticos enviados a España fueron trescientos veintiséis según *Naboya Noveisshaya Historija*, que otras publicaciones también soviéticas elevan a trescientos sesenta y tres. Debieron ser algunos más, unos cuatrocientos T-26 y con bastante seguridad, cincuenta BT-5. En los combates de Madrid murieron una treintena de carristas rusos de los que doce recibieron el título de Héroes de la Unión Soviética.

EMPLEO DE LOS CARROS DE COMBATE

En los años anteriores a nuestra guerra civil todos los oficiales jóvenes de los distintos estados mayores de las potencias mundiales, estaban profundamente interesados en la mecanización y el empleo de los carros de combate, en la llamada *guerra veloz, avance celere o guerra relámpago*, tal vez como reacción a la guerra de trincheras de la pasada guerra de 1914-1919. Cortar las líneas enemigas mediante una fuerza rápida que se colocase a sus espaldas —un núcleo de carros de combate— parecía el

ideal para estas teorías, pues a la desorganización de la retaguardia próxima enemiga, —comunicaciones, servicios e incluso de su artillería—, se uniría la desmoralización de las tropas del frente. Por ello, se hacían constantes pruebas en las maniobras militares y, la guerra de España representó un buen campo de experimentación sobre las nuevas armas y sus formas de empleo.

En lo que respecta a los carros de combate había fundamentalmente dos posiciones: la de los que reivindicaban su empleo como arma autónoma independiente de la infantería, capaz de realizar penetraciones en la retaguardia enemiga y la de aquellos que le adjudicaban únicamente el clásico papel de apoyo próximo a la infantería en el ataque. Un ejemplo ilustrativo de esta actitud —escribe Liddell Hart, acérrimo partidario de un empleo más moderno de los carros— lo proporcionaron los comentarios a las nuevas directrices hechas por uno de los mandos más antiguos de infantería. Después de criticar como carente de realismo la idea de penetrar en profundidad con fuerzas acorazadas en territorio enemigo, sostenía que el mayor error de todos era el de creer que desbordar por un flanco al enemigo y caer sobre su retaguardia, facilitaría el ataque principal, ya que afectaría a la moral de las tropas enemigas. En su opinión, una acción tan lejana no serviría para nada y los carros estarían mucho mejor empleados en apoyar más directamente a la infantería para atravesar las alambradas y las ametralladoras que la detenían.

Tal opinión —según el citado comentarista militar— sólo era una muestra de la carencia de visión que había en muchos círculos acerca de la posibilidad de las penetraciones profundas, falsa presunción que continuaba prevaleciendo en todas partes entre los militares de corte antiguo, respecto a las limitaciones que en cuanto a movimiento tenían los carros. Para probar estas teorías que querían dar el protagonismo a los carros de combate, superando la antigua fórmula de *la artillería conquista, la infantería ocupa*, la guerra de España, aunque fuera a pequeña escala, representó un banco de pruebas ideal.

Pero como quedó enseguida demostrado en muchos momentos de nuestra guerra, si estas fuerzas de penetración tropezaban con una infantería capaz de no demoralizarse, con el espíritu suficiente para seguir combatiendo con el enemigo a sus espaldas, eran ellas las que podían quedar en un situación difícil, detenidas en territorio hostil, sin fuerzas propias que pudieran llegar para ampararlas.

Para darles este amparo, se estudió el papel que podrían jugar las demás armas: la infantería, la caballería, la artillería..., e incluso la aviación.

Si era la infantería, debía de sufrir una evolución, puesto que los carros habían dejado de ser una arma lenta y de los siete kilómetros por hora conseguidos durante la Gran Guerra, alcanzaban ahora velocidades considerables, por lo que *iban a dejar atrás* a la infantería. Esto se puso enseguida en evidencia en muchas operaciones, desde el contraataque republicano de Sescña en octubre de 1936, y más aún frente a Fuentes de Ebro donde se utilizaron los rapidísimos BT-5.

Era preciso encontrar una solución sin que los carros perdieran un ápice de su velocidad, siendo la infantería la que debía adaptarse a ella. La solución más primaria, fracasada en Zuera y en el citado ataque a Fuentes de Ebro, consistía en hacer subir a los carros patrullas de infantes que se lanzasen a tierra cuando aquéllos hubiesen llegado a su objetivo. Tal sistema se demostró ineficaz ante la proliferación de las armas automáticas y anticarro. Italia, durante su guerra con Abisinia, había organizado el acompañamiento de los carros mediante compañías de bersaglieri en motocicletas, o de arditi en camión, que no dio resultado en Guadalajara. En seguida el C.T.V. empezó a emplear unidades celere con infantería y artillería de acompañamiento antitanque sobre camión, organizadas a veces para la ocasión, o mediante su Raggruppamento Reparti Spezializzati, más tarde transformado en Raggruppamento Carristi, en el que junto a las pequeñas pero ágiles tanquetas Fiat-Ansaldo, figuraban infantes arditi sobre camión, anticarros motorizados, bersaglieris en motocicleta y artillería de acompañamiento, entrenados para operar juntos. Estas unidades fueron sin duda el embrión del futuro empleo de los carros, dando un resultado excelente en las persecuciones de un adversario desmoralizado.

Los alemanes, con menos autonomía en cuanto a las fuerzas de tierra que combatían en España, sólo crearon unidades de este tipo al final de la guerra, ya en la batalla de Cataluña, pero sacaron una provechosa lección y en la II Guerra Mundial funcionaron perfectamente sus agrupaciones de carros, con infantería en camiones oruga, artillería motorizada y secciones de zapadores, empleadas en las invasiones de Polonia y Francia. Los carros soviéticos apresados influyeron sin duda en los modelos que posteriormente proyectaron. Las enseñanzas de la artillería multiuso y motorizada y de la contracarro fueron también fundamentales.

A lo largo de toda la guerra los republicanos no pudieron conseguir una infantería capaz de apoyar, de la forma que fuese, a sus unidades acorazadas.

En cuanto a la caballería, por su velocidad, también se la consideró idónea para operar junto a los carros, lo que se experimentó en España

cuando un regimiento de caballería era adscrito ocasionalmente a una unidad motorizada y también se la pudo ver junto a los carros en algunas maniobras y exhibiciones de los ejércitos alemán, italiano y soviético.

Sobre el apoyo directo de la artillería puede ser interesante el siguiente párrafo escrito en sus memorias por el coronel Botet Vehí, jefe de la artillería del Ejército del Este republicano: *Regreso al Ejército del Este, cuyo P.C. se ha trasladado a Alcañiz para un nuevo ataque que se proyecta siempre contra la línea Fuentes-Mediana-Vértice Sillero. He de intervenir en una discusión entre el mayor Santaliestra y los consejeros rusos que pretenden hacer acompañar a la infantería por las baterías pesadas de 152 mm, en misión de acompañamiento inmediato. Esto es una cosa que aunque en casos aislados puede admitirse contra un fortín resistente a los impactos de la artillería ligera, habría que hacerse, si acaso, con piezas sueltas, no pudiendo aplicarse con carácter general y con baterías completas, por lo cual se tiene que rectificar la orden en el sentido de que el acompañamiento inmediato lo realicen siempre las baterías de las brigadas.* Este párrafo tiene interés, pues, aparte de dar a conocer la existencia de una orden general emanada del mando soviético, demuestra el interés que éste tenía en el empleo poco ortodoxo de la artillería, si era para un nuevo ataque a Fuentes. Este enfrentamiento de los soviéticos con el mayor Santaliestra es el que recoge en su libro el coronel Pérez Salas cuando escribe por estas fechas: *Un comandante de artillería, excelente jefe, competente en alto grado, fue apresado y conducido a Valencia por derrotismo, pero en realidad lo fue por un choque que tuvo con los oficiales rusos, quienes se obstinaron en que había que colocar las baterías en la cresta de una colina.*

Más racional fue el empleo que se hizo de la artillería antitanque y de la antiaérea polivalente y motorizada, acompañando a los carros en el Raggruppamento y aquella que al mando del capitán alemán Sttube, operó durante la ocupación de Tarragona, que ya hemos referido, situada junto al río Francolí, facilitando el avance de la infantería. Para valorar esta acción debe tenerse en cuenta el estado de postración, falta de medios, desconcierto y desorganización del Ejército Popular, que, sin duda, habría desbaratado tal infiltración en ocasiones anteriores.

Aparte del apoyo indirecto que la aviación puede prestar a una unidad avanzada, numerosas fueron las pruebas realizadas en los ejércitos francés, alemán y ruso para lanzar contingentes de infantería. Incluso se preveía el empleo de planeadores o aviones de transporte que aterrizasen en la retaguardia enemiga, aunque se perdieran. Finalmente, el procedimiento

más curioso fue experimentado en la Unión Soviética, consistente en utilizar los aviones más lentos de que disponían —los que en España fueron llamados Natacha—, provistos de un dispositivo especial en su plano inferior, donde podían alojarse soldados con su armamento, especialmente entrenados para que, volando el aparato a ras de tierra, *se bajaran en marcha* apoyándose en unas barras.

Aparte de los ataques buscando la penetración, los carros soviéticos se mostraron especialmente aptos en misiones defensivas para retardar un avance enemigo, tal como fueron empleados durante las tres oleadas por tierra de nadie sin el apoyo de la infantería, durante la batalla del Jarama, y combatiendo igualmente solos al otro lado de la obstrucción en el segundo día de la batalla de Guadalajara.

CONCLUSIONES

A pesar de tratarse de una guerra *modesta*, las potencias intervencionistas aprovecharon la guerra de España para experimentar el rendimiento de sus armas nuevas en el combate real, en tanto que otras, a pesar de enviar agregados militares y observadores —alguno de los cuales incluso escribió un libro— fueron siempre deficientemente informadas. De ellas, Alemania, fue la que sacó consecuencias más interesantes que empleó durante la II Guerra Mundial. Los italianos, una vez subsanados los defectos iniciales en la preparación del C.T.V., y de la modestia de sus carros, fueron los que organizaron unidades más útiles, tanto en la cooperación con la infantería como formando unidades veloces. Los rusos, disponiendo de los más poderosos y tal vez los más numerosos de la guerra de España, sufrieron severos reveses, achacables en gran parte a la deficiente instrucción de las fuerzas junto a las que operaban. Es interesante un artículo del general M. I. Kazakov en el que se dice que como consecuencia de la experiencia obtenida en España, en noviembre de 1939 el Ejército soviético renunció a constituir unidades independientes de carros, creando otras más pequeñas para operar agregadas a la infantería y que el general Kulik, entonces delegado de la Comisaría del Pueblo para la Defensa defendiese tercamente la idea de una división de infantería con sistema de tracción a caballo, oponiéndose a la esencia de un Ejército motorizado. Únicamente después de la caída de Francia se rehabilitaron las grandes unidades blindadas.

La aparición de los cañones antitanque —otra de las novedades de la guerra de España— fue la causante de muchos de sus fracasos. En lo que respecta a su blindaje, a pesar de parecer suficiente, motivó muchas discusiones que nos cuenta el ingeniero V. S. Emelianov en su libro, recogiendo las más diversas propuestas de blindajes, materiales y sistemas de fabricación —los blindajes dobles propuestos por el ingeniero Nikolaev—, que se hacían en unas reuniones que en presencia de los *españoles* Pavlov y Kulik, se celebraban con las más altas jerarquías del Ejército y la asistencia del propio Stalin.



BIBLIOGRAFÍA

- ACERADA VALDÉS.: «Para la historia de los carros de combate en España», en Revista *Ejército*, núm. 38, Madrid, septiembre, 1971.
- ALBERT, F. C.: *Carros de combate y vehículos blindados en la guerra de 1936-1939*, Borrás Ediciones. Barcelona, 1980.
- ALCOFAR NASSAES, J. L. (Infiesta Pérez, J. L.): *Los legionarios italianos en la guerra civil española*. Ed. Dopasa, Barcelona, 1972.
- ALCOFAR NASSAES, J. L. (Infiesta Pérez, J. L.): *Spansky. Los extranjeros que lucharon en la guerra civil española*. Ed. Dopasa, Barcelona, 1973.
- BELFORTE, General F.: *La guerra civile in Spagna*. Institut per gli studio de Política Internazionale, Milán, 1939.
- BENUSSI, G.: *Carri armati e autoblindo*, Intergest, Milano S/A.
- BEURKO, S. DE: *Gudaris*. Ed. Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1977.
- BIALER, S.: *Los generales de Stalin*. Ed. Luis de Caralt, Barcelona, 1972.
- BOTET VEHI, C.: Conversaciones con el autor y notas que se conservan en el Centro de Historia Contemporánea de Cataluña en Barcelona.
- CASADO, S.: *Así cayó Madrid*. Guadiana de Publicaciones, Madrid, 1968.
- CASTRO DELGADO, E.: *Hombres made in Moscú*. Ed. Luis de Caralt, Barcelona, 1963.
- CONFORTI, O.: *Guadalajara. La prima sconfitta del fascismo*. Ed. Mursia, Milán, 1967.
- CORDÓN, A.: *Trayectoria*. Ed. Ebro, París, 1971.
- EBY, C.: *Voluntarios norteamericanos en la guerra civil española*. Ed. Acervo, Barcelona, 1974.
- FALDELLA, E.: *Venti mesi di guerra di Spagna*. Ed. Le Monier, Florencia, 1939.
- FALDELLA, E.: Cartas al autor.
- FOOTE, A.: *Handbook for spies*. Left Book, Londres, 1953.
- GAMBARA, G.: «L'ultima parola sulla guerra di Spagna» en Revista *Tempo*.
- GRAVELI, Asvero: «Carristi» en Revista *Prospettive*, núm. 6.
- GUARNER, V.: *L'Aixecament militar i la guerra civil a Catalunya*. Publicaciones de la abadía de Montserrat, Barcelona, 1975.
- GUERRICA ECHEVARRÍA, C.: *Memorias inéditas*. (copia en el C.H.C.C. de Barcelona).
- HARMS, Norman E.: *The German Pnzers from Mark I to Mark V «Panther»*. Aero Publishers Inc. Fallbrook, California, 1966.

- HART, Liddell: *Memorias de un cronista militar*. Ed. Luis de Caralt, Barcelona, 1973.
- HART, Liddell: *The other side of the hill*. Cassell, Londres, 1948.
- INFIESTA PÉREZ, J. L.: *La guerra civil en Cataluña*. Obra inédita, 6 volúmenes.
- KAZAKOV, M. I.: *Nad Kartoi bylykh srazhenil*. Moscú, 1965, reproducido en el libro de Seweryn Byaler.
- KOLTSOV, M.: *Diario de la Guerra de España*. Ed. Ruedo Ibérico, París, 1963.
- KRIVOSHEIM, S.: «Los tanquistas voluntarios en los combates de Madrid» en *Bajo la bandera de la España republicana*. Ed. Progreso, Moscú S/A.
- KRIVOSHEIM, S.: *Yaktik Schneller Verbände*. Voggenreiter-Verlag, Postdam, 1934.
- KUZNETSOV, N.: «Con los marinos españoles en su guerra nacional revolucionaria» en *Bajo la bandera de la España republicana*, Ed. Progreso, Moscú S/A.
- LIMPER, W.: *Deusche kämpfen in Spanien*. Limper-Verlag, Berlín, 1968.
- LISTER, E.: *Nuestra guerra*. Éd. Libraire du globe, París, 1966.
- LÓPEZ MUÑIZ, G.: *La batalla de Madrid*, Ed. Gloria, Madrid, 1943.
- MARTÍNEZ BANDE, J. M.: *La marcha sobre Madrid*, Librería San Martín, Madrid, 1968.
- MARTÍNEZ BANDE, J. M.: *La lucha en torno a Madrid*. Librería San Martín, eds. de 1968 y 1984.
- MARTÍNEZ BANDE, J. M.: *La guerra en el Norte*. Librería San Martín, Madrid, 1969.
- MARTÍNEZ BANDE, J. M.: *Vizcaya*. Librería San Martín, Madrid, 1971.
- MARTÍNEZ BANDE, J. M.: *La ofensiva sobre Segovia y la batalla de Brunete*. Librería San Martín, Madrid, 1972.
- MARTÍNEZ BANDE, J. M.: *El final del frente Norte*. Librería San Martín, Madrid, 1972.
- MARTÍNEZ BANDE, J. M.: *La gran ofensiva sobre Zaragoza*. Librería San Martín, Madrid, 1973.
- MARTÍNEZ BANDE, J. M.: *La batalla de Teruel*. Librería San Martín, Madrid, 1974.
- MARTÍNEZ BANDE, J. M.: *La llegada al mar*. Librería San Martín, Madrid, 1975.
- MARTÍNEZ BANDE, J. M.: *La campaña de Cataluña*, Librería San Martín, Madrid, 1979.

- MAZARRASA, J. de: *Los carros de combate en España*. Librería San Martín, Madrid, 1977.
- MAZARRASA, J. de y AGUILAR, F. J.: *Vehículos blindados del Ejército Español*. Librería San Martín, Madrid, 1980.
- MAZARRASA, J. DE: *Blindados en España*. (Primera parte), eds. Quirón, Valladolid, 1991.
- MEZQUIDA, L. M.: *La batalla del Ebro*, 3 volúmenes, Excma. Diputación, Tarragona, 1972.
- MORTERA PÉREZ, A.: *Los carros de combate Trubia (1925-1929)*. eds. Quirón, Valladolid, 1994.
- MORTERA PÉREZ, A.: «Seseña. Octubre 1936. ¡Llegan los rusos!», en *Revista Medios Pesados*, núm. 11.
- NANI, A.: «Lunga notte a Guadalajara. Fine marzo 1939» en *Revista Cronache d'Altri Tempi*, núm. 271, Roma.
- PÉREZ SALAS, J.: *Guerra de España 1936-1939*. Ed. Grafos, Méjico, 1947.
- PUDDU, M.: *Carri d'Italia in terra di Spagna*. Ed. Nardini, Roma S/A.
- SALAS LARRAZÁBAL, R.: *Historia del Ejército Popular de la República*, 4 volúmenes, Ed. Nacional, Madrid, 1973.
- SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Intervención Extranjera en la guerra de España*. Ed. Nacional, Madrid, 1974.
- SANROMÁ, J.: «Tanques en el Segre» en *Revista Historia y Vida*, núm. 112.
- SÉNDER, R. J.: *Contraataque*. eds. Nuestro Pueblo, Madrid-Barcelona, 1938.
- TALÓN, V.: *Memoria de la guerra de Euzkadi*, 3 vols., Plaza y Janés, eds., 1988.
- VIÑAS MARTÍN, A.: *La Alemania nazi y el 18 de julio*. Alianza Editorial, Madrid, 1974.
- VOS, Fred.: *Vehículos blindados*. Librería San Martín, Madrid, 1969.
- VARIOS AUTORES: *Bajo la bandera de la España republicana*. Ed. Progreso. Moscú S/A.; *Idem: Solidaridad de los pueblos con la república española*. Ed. Progreso. Moscú, 1974.