

## LA UNIDAD ITALIANA DE CARROS-ARTILLERÍA, LOS T-26 SOVIÉTICOS Y LA BATALLA DE SESEÑA

José Luis INFIESTA PÉREZ

**U**N error corriente en el estudio de la guerra civil 1936-1939 es el de suponer que los primeros carros de combate llegados a nuestro país durante la misma fueron los T-26 soviéticos, cuando en realidad hacía bastante tiempo que combatían en España las pequeñas tanquetas italianas Fiat-Ansaldo.

Estas tanquetas eran los carros-veloce modelo L3-3-35 de tres mil cuatrocientos treinta y cinco kgs. de peso, armados con dos ametralladoras gemelas, construidos en serie a partir de 1935 por la casa Ansaldo y armados por la Fiat, estaban inspirados en los británicos Vickers-Carden Lloyd, de los que una misión italiana enviada a Inglaterra había adquirido varios. Fueron minuciosamente estudiados por los ingenieros italianos y tras construir algunos prototipos llegaron a este modelo: un pequeño carro dotado de cadenas, muy ligero pero extraordinariamente robusto y poco dado a las averías.

Se empezaron a entregar al Ejército a finales de 1935 por lo que casi no tuvieron tiempo de intervenir en la guerra italo-etíope, pero sí alcanzaron una actividad muy destacada al ser enviados a España, a poco de iniciarse nuestra guerra civil, combatiendo en todos los frentes españoles, desde la batalla de Irún y la ocupación de San Sebastián hasta el final de dicha guerra, y una vez llegada la paz, al reorganizarse el Ejército español, figuraron durante años en diversas unidades del mismo.

Los primeros cinco de estos carros enviados a España vinieron al mando del teniente del ejército italiano Giovanni Batista Barbaglio, que en España

se hizo llamar «Barbisio», juntamente con diez soldados que debían actuar como instructores. Desembarcados en Vigo, el 16 de agosto de 1936, y aunque Belforte en su libro supone que sólo llegaron cuatro, Faldella en una de sus cartas ratifica la cifra de cinco.

Considerados por lo visto de una utilidad relativa, no se les otorgó demasiada importancia y fueron a Valladolid donde, según fuentes italianas, se les incorporó como enlace un teniente llamado Julio Tamariz Martín-Fabra que, posteriormente, pasó a la artillería de acompañamiento. Nadie se preocupó de mandarles los soldados españoles que debían ser instruidos, ni de darles de momento una misión determinada hasta que al fin, el 8 de septiembre, recibieron las órdenes y los camiones necesarios para dirigirse a Pamplona; pero cuando pasaban por Alsasua fueron desviados a Tolosa y el 11 de septiembre se incorporaron a la columna del coronel Iruetagoiena, entonces en formación.

En aquellos momentos se estaban ultimando las operaciones que los nacionales iban a realizar sobre Irún y San Sebastián, por lo que estas cinco tanquetas llegaron a tiempo de entrar en fuego interviniendo en la conquista del monte de Santa Bárbara, junto a Hernani, y de entrar seguidamente en San Sebastián acompañando a dos compañías de la columna Latorre. Se les puede ver en una de las fotografías que ilustran este artículo aparcadas en la calle de Loyola de esta ciudad, con la inconfundible silueta de la iglesia del Buen Pastor al fondo.

Sobre estas cinco tanquetas me escribió lo siguiente en una carta el ya citado teniente coronel italiano Emilio Faldella, que en aquellos momentos estaba al frente de La Misión Militar Italiana en la España sublevada:

*De estos carros yo no sabía nada. En septiembre me enteré, no sé cómo, de que existían. En el Cuartel General del general Franco sólo existía sobre ellos rumores vagos e inciertos; finalmente alguien me dijo que pudieran estar en la zona de San Sebastián. Fui allí y empleé un día entero preguntando a mandos y unidades, recibiendo siempre noticias confusas. La más exacta me la dio una señora que me dijo haber alojado en su casa a unos italianos con tanquetas, pero que ya se habían ido. Solamente unos días después, ya en Valladolid, me encontré por casualidad con un soldado italiano. Era uno de los diez, quien me condujo donde estaban los carros y sus compañeros que, desde San Sebastián alguien había hecho regresar a Valladolid, donde estaban de nuevo inactivos.*

El 28 de septiembre en el mercante italiano *Citta di Bengassi* llegaron a Vigo otros diez carros Fiat-Ansaldo, dos de ellos equipados con lanza-llamas, con dos oficiales y veintitrés soldados italianos mandados por el capitán Oreste Fortuna, que en España fue conocido como *Oswaldo Ferrini*, un

veterano de cuarenta y tres años, natural de Potenza, que había luchado en la Gran Guerra como sargento y la terminó como teniente. En esta expedición venían también treinta y ocho cañones de acompañamiento Terni de 65/17 cm., modelo 1913 y algunas emisoras de radio portátiles, a cargo de otros once oficiales y suboficiales mandados por los capitanes Terlizzi y Onnis y el teniente Bonn con setenta y siete soldados.

Su llegada a España se debió a una circunstancia curiosa, según me refirió también el general Faldella. Durante una de sus visitas a Salamanca se presentaron sobre esta ciudad unos aviones republicanos que causaron cierta alarma. El general Mola se dolió ante Faldella de no disponer de artillería antiaérea para rechazarlos y entonces éste envió un mensaje a Roma pidiendo que mandase algunas piezas de este tipo. Pero su mensaje fue mal descifrado y en vez de antiaéreos mandaron estas piezas de acompañamiento que en el ejército italiano se empleaban entonces como antitanques, provistos de la munición adecuada, pero que estaban a punto de ser retirados y sustituidos por verdaderas piezas antitanques de un nuevo modelo, que justo en aquel momento estaban entrando en servicio.

La expedición fue enviada a Cáceres acudiendo Faldella que propuso crear una unidad *celere* que se llamó *Raggrupamento italo-spagnolo di carros artigliería*, recibiendo autorización para hacerlo, así como los medios necesarios, pues quería que fuese motorizada sobre camiones. Se incorporó, además, un pequeño contingente de oficiales y soldados españoles que debían ser instruidos en el manejo de carros, cañones y emisoras. El mando de esta nueva unidad, momentáneamente, se lo reservó para él, juntamente con su ayudante el mayor Sirombo. Seguramente creó esta unidad con el deseo de que los italianos estuvieran juntos, pero tuvo la fortuna de formar, casi sin proponérselo, una unidad para acompañar a los carros, que incluía las fuerzas necesarias de otras armas -antitanques, infantería en camiones y algunos bersaglieris en motos- que, según se fue viendo en el curso de la guerra, era la forma más idónea de acompañamiento de los carros, adoptada finalmente por todos.

Efectivamente, a lo largo de las maniobras realizadas en todos los países se había puesto en evidencia que, debido a la gran velocidad que iban alcanzado los carros, no había infantería que pudiera seguirlos, por lo que, éstos, tras sus penetraciones en la retaguardia adversaria, se encontraban aislados y como perdidos, dando tiempo a ser atacados por la infantería adversaria y sus piezas antitanques. Era preciso que alguien tuviera la velocidad suficiente para avanzar junto a ellos dispuesto a protegerlos si tal contingencia se presentaba.

Para ello se habían ido ensayando diferentes posibilidades: primero se pensó que tal misión pudiera cumplirla la caballería, sin demasiado éxito;

más tarde se le encomendó a la aviación que debía arrojar a los infantes en paracaídas como se había experimentado en Rusia, nación que ensayó también un procedimiento que cabe calificar de «heroico» mediante el cual los infantes, debidamente instruidos, saltaban directamente desde los aviones en vuelo rasante, por lo que se debían utilizar aparatos suficientemente lentos. Como veremos más adelante, también se experimentó llevar a los infantes montados en el exterior de los carros, debiendo echar pie a tierra cuando fueran necesarios, misión peligrosísima pues a poca reacción adversaria que hubiera, tales soldados no llegarían vivos. Más tarde se comprendió que junto a los carros deberían figurar unidades rápidas provistas de automóviles o camiones todo terreno que pudieran seguirlos transportando a la infantería y demás medios necesarios. Cabe especular que fuese así como se produjo el nacimiento y desarrollo de los *jeeps* y demás vehículos todo terreno.

En los años siguientes todas las naciones crearon unidades de este tipo y en España, finalizada la guerra, aparecieron los regimientos de Infantería de Carros de Combate, en uno de los cuales serví, movilizado como soldado de 2ª, durante los años cuarenta.

*El personal venía para hacer de instructores – me escribió Faldella pero cuando los reuní y hablé, me encontré con la agradable y satisfactoria sorpresa de que tanto soldados como oficiales protestasen diciendo que no querían ceder sus armas a nadie y deseaban llevarlas al combate, ingresando entonces en la Legión. Como faltaba personal se incorporaron algunos soldados y oficiales españoles, entre ellos el capitán de Artillería Vidal Cuadras y el teniente de la Legión Gómez Pérez.*

A esta nueva agrupación se unieron los carros supervivientes del grupo de Valladolid, con el teniente Barbaglio y sus hombres, quedando inicialmente constituida el 3 de octubre de 1936. El general Franco la revistó el día 18, saliendo el 19 para el frente, quedando en Valmojado a disposición del general Varela.

El 21 de octubre fue adscrita a la columna Asensio, encargada de realizar el esfuerzo principal sobre Navalcarnero, población que se suponía densamente fortificada mediante una triple línea de trincheras y que era lugar de concentración de fuerzas republicanas.

### *Ocupación de Navalcarnero*

El ataque se inició al amanecer y la Agrupación de Carros-Artillería participó junto a un tabor de Regulares que ocupó Navalcarnero al mediodía. Las tanquetas impresionaron mucho a los milicianos según se refleja en los periódicos madrileños, en uno de los cuales puede leerse que *el ataque de*

*26 tanques orugas disparando sus ametralladoras fue afrontado con valor, mientras se pudo.* También fue decisiva la «masa artillera», representada por los treinta y seis cañoncitos de acompañamiento italianos, a los que deben unirse los nacionales que figuraban en las diferentes columnas. Los tanquistas tuvieron cuatro heridos (cinco según Puddo), entre ellos el propio capitán Fortuna, que hubo de ser evacuado, y el soldado Rodolfo Olivieri, al que se le amputó una pierna. Noticias italianas dan cuenta de que la unidad fue citada como destacada en la Orden del Día y que se le autorizó ser llamada en adelante «Compañía Navalcarnero».

*Yo estaba allí -me escribe Faldella-, en una altura frente a Navalcarnero, con el general Asensio y delante de nosotros estaba la compañía de carros a la que seguimos en su avance. No se produjo ningún contraataque ni vi caballería destrozada por los carros (se refiere a algunos relatos aparecidos en los periódicos republicanos cuya fotografía le había mandado yo); la verdad es que los rojos huyeron como liebres...*

Tras esta acción las tanquetas pasaron a Valmojado para ser adscritas a la columna Monasterio. *Llegamos al amanecer -sigue Faldella- y tuve el placer de encontrarme con el jefe de Estado Mayor de Monasterio, el teniente coronel Álvarez Serrano, que había sido condiscípulo mío en la Escuela de Guerra de Turín hacía dos años.*

Formando parte de esta columna ocuparon Borox y Esquivias el día 24 de octubre, capturando un gran autobús que había pertenecido a la Banda Municipal de Madrid que quedó a su disposición hasta la disolución del «Raggrupamento». En Esquivias murió el primer italiano de la unidad, el caporal Giuseppe Pittondo. El 28 pasaron a operar con la columna Barrón, por Illescas, Cubas y Griñón, regresando después a la columna Monasterio que se le había encomendado una delicada misión: cubrir el largo flanco derecho de los atacantes desde Toledo a las inmediaciones de Madrid, aún desguarnecido. Por entonces los carros ya estaban a las órdenes del capitán español Vidal Cuadras, pues como se ha dicho, el capitán Oreste Fortuna había sido herido y evacuado.

### *Llegan los primeros carros soviéticos*

Mientras las columnas nacionales proseguían su incesante avance sobre Madrid, habían desembarcado en Cartagena los primeros carros soviéticos.

Como consecuencia de la terrible postguerra que sufrió Rusia, a la que siguió una guerra civil, una revolución, la intervención de distintas poten-

cias extranjeras y una sucesión de conflictos con naciones limítrofes, su industria llegó a los años veinte enormemente atrasada. Sin embargo, en poco tiempo surgió un plantel de ingenieros que, actuando sobre una serie de modelos en su mayoría adquiridos en el extranjero, fueron desarrollando nuevas armas que le devolvieron su pujanza militar.

Cuando en 1929 se decidió fabricar un carro de combate, una comisión compuesta por I.E. Chalepski, director de los Servicios de Mecanización y Motorización del ejército soviético, con su ayudante D.F. Bodiniak y otros dos oficiales adjuntos, recorrieron diferentes países –Francia, Inglaterra, Alemania y los Estados Unidos- para informarse de los adelantos experimentados por los carros. Pero era tal el prestigio internacional de la casa inglesa Vickers Armstrong, que preferentemente se interesaron por sus productos y previa consulta a Moscú, el 25 de marzo de 1930, firmaron con ella la compra de veinticinco carros MK de transporte, ocho Carden Lloyd anfibiaos, quince Vickers Armstrong MK II English Workman y doce tractores, así como los correspondientes permisos para poder construirlos en su país. Casi simultáneamente consiguieron también licencia de la German Munisch Bayerischen Motors para poder construir el motor Wrk M-6 de seis cilindros B.M.V. y, más tarde, la del cañón antitanque Pack 36/35 de la Rheinmetal-Birsing.

Con todo este bagaje ya en Rusia, en el Instituto Politécnico de Leníngrado, iniciaron los trabajos para construir su carro de combate con elementos de tal material, concentrando allí a varios técnicos entre los que figuraban M. I. Koshkim, N. A. Astrov, L.E. Shichev, T.L. Dukov, L.S. Trovanov, N. S. Buriokov, S.A. Ginsburg y O.M.Ivanov, que fueron logrando una serie de prototipos cada vez más poderosos y avanzados, con numerosas variantes tanto en la potencia de sus motores como en su protección y armamento hasta lograr un carro provisto de un cañón de 35 mms. instalado en una torreta giratoria acorazada de nuevo diseño. Estos trabajos culminaron en el modelo T-26 B-1, provisto ya de un cañón de 45 mms. que, posiblemente, era el carro blindado más potente del mundo en aquellos momentos, al menos de los construidos en serie.

A este tipo pertenecían los primeros carros de combate soviéticos que vinieron a España a bordo del mercante Komsomol, siendo desembarcados en la última veintena de octubre de 1936 en Cartagena, lugar en el que se presentó a recibirlos el capitán de navío Kuznetsov, Agregado Naval soviético en España, siendo seguramente la personalidad militar soviética más dinámica de las venidas, recién llegado del viaje al norte de la flota republicana. No es cierta la acusación que se ha hecho a los dirigentes soviéticos de esperar a tener en su poder las primeras remesas del oro español para

iniciar sus primeros envíos de armas, pues este oro salió de Cartagena el 26 de aquel mes cuando el Komsomol –y otros barcos antes- ya había desembarcado su cargamento.

En aquellos momentos no se habían producido las rupturas de relaciones diplomáticas de la República con los países que se suponían favorables a los sublevados, cuyos barcos podían entrar sin problemas en sus puertos, o situarse en sus inmediaciones. La descarga de estos grandes carros en Cartagena pudo ser observada desde varios de ellos, entre los que se encontraba el cazatorpedo alemán Luchs que se apresuró a informar de la llegada y del material que estaba descargando el barco soviético a su jefe superior, el almirante Karls, que a bordo del acorazado de bolsillo Almiral Scher, navegaba por las cercanías e inmediatamente puso la noticia en conocimiento de su gobierno.

Esta comunicación fue también captada por el crucero italiano Quarto, que se hallaba en Alicante y que la transmitió a Roma.

La noticia dada por este barco italiano desde Alicante fue la primera que llegó a Salamanca, lo que produjo alguna confusión, haciendo suponer que el desembarco de los carros había tenido lugar en este puerto.

Naturalmente, despertó el recelo del general Franco que rápidamente llamó a los jefes de las misiones militares alemana e italiana para informarles y pedirles ayuda. Esta entrevista me la describe así en una de sus cartas el teniente coronel Faldella:

*Fui llamado al cuartel general porque el Generalísimo quería verme. Me hicieron pasar a su despacho en el que se encontraba también el general Mola, ambos serios y evidentemente preocupados. El Generalísimo, con voz grave me dijo que tenía noticias seguras de que el 10 de octubre, 5 barcos procedentes del Mar Negro habían desembarcado en Alicante 50 carros acorazados rusos con catorce oficiales y cincuenta carristas. Por otra parte se esperaban otros 10 barcos pendientes de nuevos desembarcos. En la noche del 14 se había ofrecido un gran banquete a los catorce oficiales de carros. El Generalísimo concluyó con estas palabras: no tengo en frente solamente a la España roja, tengo también a Rusia, debemos aceptar esta situación tal como es. Le ruego que informe a su Gobierno en Roma. Apelo a la solidaridad de Italia como ya lo he hecho con Alemania. Después por indicación mía, formuló sus peticiones: 2 cazatorpederos y 2 submarinos, carros armados, armas contra carros y aviones, principalmente de caza.*

La información de Franco era bastante exacta, incluso en lo referente al banquete ofrecido a los oficiales: estaba equivocada al situar el desembarco en Alicante en lugar de Cartagena.

El cargamento transportado por el Komsomol (capitán G. Mezentsev) era muy importante pues además de los cincuenta poderosos carros de combate T-

26, comprendía otro material (autos blindados y artillería). Lo curioso del caso es que este barco, a pesar de su importante cargamento, entró en Cartagena casi por sorpresa, sin que el gobierno español designase a nadie para recibirlo. Kuzetson recuerda así esta llegada en uno de sus numerosos escritos:

*Cuando el Komsomol echó el ancla en la rada de Cartagena me dirigí a él en una motora. Su capitán y yo nos pusimos rápidamente de acuerdo a pesar de que era la primera vez que nos veíamos. No ocurrió lo mismo con los tanquistas. Semion Krivosheim, como superior del grupo, me exigió los documentos que me acreditase el derecho a disponer de la carga. Documentos de esta naturaleza ni yo ni nadie podíamos tenerlos en aquella época. Sólo él sabía qué clase de cargamento y en qué cantidad había traído el barco. Yo en cambio sabía que este cargamento había que enviarlo lo antes posible a Madrid. En aquellos momentos no estaba presente ningún representante del ministerio de la guerra en Cartagena y sin embargo no se podía perder ni un minuto en la descarga, pues la aviación franquista podía bombardearnos en cualquier momento. Como en Cartagena era absolutamente imposible guardar ningún secreto, intenté convencer a los tanquistas de que empezaran a descargar inmediatamente el barco. Mientras G. Mezentsev amarraba el barco al muelle, llegó al arsenal un oficial tanquista al que Krivosheim creyó, aunque tampoco tenía ningún mandato.*

Mientras se procedía a la descarga, el coronel Krivosheim –según relata él mismo–, acompañado por el teniente Novack, preocupado porque ni él ni nadie tenían instrucciones de lo que se debía hacer con los carros, decidió dirigirse a la sede del Partido Comunista local, recibiendo tales instrucciones, pues pusieron a su servicio un automóvil para que visitase y diera su aprobación al Balneario de Archena que debía constituirse en base de las fuerzas acorazadas republicanas. Dejando a su segundo, el capitán Arman, encargado de la descarga, marchó a dicho balneario situado a unos noventa kilómetros. Este balneario disponía de alojamientos para unas quinientas personas, algunos locales auxiliares y estaba rodeado por olivares, lugar en el que se podrían ocultar los carros. Una vez inspeccionado y aceptado como base, regresaron a Cartagena donde todos los carros ya estaban en tierra, y al día siguiente salieron para el balneario, parece ser que en tren, llegando sin novedad. Una vez allí se les fueron incorporando varios oficiales españoles entre los que se encontraban el coronel Rafael Sánchez Paredes y Pastor y los capitanes Alfonso Arana Vivancos, Vicente Paredes Viñas, Carlos Faurie Ribera y Manuel Cristóbal. También se concentraron en él los pobres medios blindados de que disponía el gobierno republicano (viejos carros Renault y Schneider, algunos de los autos blindados como los de los guardias de asalto e incluso los de construcción «casera»).

Según su comandante, las dotaciones venidas con estos carros alcanzaban un total de cincuenta soviéticos, cifra que aumenta a ochenta una publicación soviética posterior. Probablemente eran aún más, ya que la tripulación de un carro la componían tres hombres y como es lógico una unidad de tal importancia debía tener gran cantidad de personal de tierra, especialistas, armeros y mecánicos. Varios informes nacionales dicen que sobrepasaban los doscientos y cuando llegó personal español y otro seleccionado en las Brigadas Internacionales, se agotaron las posibilidades de alojamiento del balneario.

Krivosheim dice haber organizado la primera compañía con personal enteramente soviético y sólo para tripular los quince T-26 que la componían se necesitaban ya cuarenta y cinco hombres. Con los carros que sobraban organizó otras dos compañías de quince carros con personal preferentemente soviético y otra de diez con tripulaciones mixtas. Además, se estaban encuadrando los autos blindados soviéticos llegados (entre quince y veinte autos blindados modelos BA-32 y BA-20), los primeros, provistos de un cañón en su torreta giratoria y los segundos, armados con sólo ametralladoras. Tanto el material como sus sirvientes procedían del Distrito Militar de Bielorrusia y concretamente de la Escuela Militar de Olianovski, en la que la mayoría de sus componentes eran alumnos aspirantes a oficiales, pero no habían vacilado en presentarse voluntarios como simples conductores o armeros.

El coronel Semion Krivosheim que, según Eisner, en España se hizo llamar Meler, además de profesor de la academia era un destacado especialista de esta Arma. Había tomado parte en varias maniobras y era autor del libro *Tactik Schneffer Verbände. Vogaenreiter Verlaeg*, publicado en Postdam en 1934. En esta ciudad alemana habría estado formando parte de los grupos de oficiales soviéticos que allí recibieron instrucción durante los años veinte. Empleó sus primeros días en España en disponer e ir organizando las diversas compañías que fueron entrando en fuego, pero al presentarse en Archena el general Paulov, en diciembre, regresó a Rusia. Hizo rápida carrera, pues, a poco, era teniente general y héroe de la Unión Soviética. Escribió unas breves memorias de su actuación durante la guerra de España, modelo de exactitud en las que incluso reconoce sus pérdidas –hecho insólito en otros voluntarios soviéticos– que resultan de gran utilidad. Al estallar la II Guerra Mundial tuvo la desgracia de mandar la gran unidad soviética que se opuso a la primera embestida alemana y fue derrotada con graves pérdidas, siendo depuesto, sometido a consejo de guerra y fusilado.

Su segundo, el capitán Paul Arman, nacido en Letonia en 1898, había emigrado a Rusia en 1925 donde se nacionalizó y fue admitido en el Ejér-

cito Rojo. En España se le llamaba «Tiltin», «Griesse» o «Griesser» y hay alguna duda sobre su graduación pues Manilovski lo llama siempre capitán en tanto que su jefe Krivosheim lo considera comandante. Seguramente se debe a que ascendió un grado durante su estancia en nuestro país. Mandó la 1ª Compañía en el contraataque de Seseña, como veremos enseguida, y siguió combatiendo replegándose sobre Madrid. Más tarde regresó a Rusia. Manilovski dice haberse cruzado con él en París comentando que era muy popular en Moscú a consecuencia de las crónicas que sobre él había publicado Koltsov en *Pravda*. Una vez allí realizó un curso en la Academia Militar Frunze y durante la II Guerra Mundial mandó un cuerpo de carros de combate y, según varias versiones, murió en combate el 7 de agosto de 1943 en el frente del Volchov. Sin embargo, su compañero de academia Stuchenko asegura que fue purgado y fusilado. *Sucedía algo incomprendible* – escribe éste en un artículo-. *Las olas de detenciones crecían constantemente. Finalmente empezaron a afectar incluso a los estudiantes. Nuestro 'español' el mayor Arman que había luchado valientemente en la Brigada Internacional en Madrid y que por ello había recibido la distinción de «Héroe de la Unión soviética», desapareció repentinamente.*

Con esta primera expedición de carros vinieron una serie de tenientes que ascendieron pronto a capitanes o a mayores. Como he dicho, algunos oficiales o aspirantes aceptaron venir de voluntarios a España con graduaciones inferiores. Basándome en informaciones soviéticas puedo citar como miembros de esta unidad a su comisario político «Ernesto Ferrero», cuyo verdadero nombre nunca he llegado a saber; a los tenientes Dimitri Pogodim, Petrov, Anatoli Novack, Salinski, Sinom Osadchi, Shabajin, Victor Novikov, Pavel Tsaplin, Mihsil Yudin, Dimitrej Malisev y A. Baranov, y a los jefes de carro Sachenko, Prorodiakov, Merson, S. Bistrov, V. Nikolaev, Denisov, Iubachev, Surchenko, P. Kuprianov, Ershov, Lysenko, D. Mozilev, A. Klimov, P. Mikolinchs... y otros muchos que ocultaron su identidad bajo nombres propios españoles. Parece ser que una veintena de carristas soviéticos murieron en defensa de Madrid.

Los quince T-26 de la 1ª Compañía de carros, mandados por Arman, todos con tripulaciones soviéticas, salieron del Balneario de Archena el 25 de octubre de 1936 trasladándose por ferrocarril hasta el pueblecito de Villacañas, cerca de Tembleque, en cuya estación quedaron aparcados, prosiguiendo su viaje hacia el frente por sus propios medios al hacerse de noche.

He dicho en muchas ocasiones que a veces me gusta imaginar cómo debieron ser algunos de los momentos de la guerra de España. Así me sucede con el siguiente que cuenta el entusiasta periodista soviético Koltsov,

entonces en Madrid (no se perdía ningún acontecimiento cuyos protagonistas fuesen sus compatriotas), que no pudiendo contener la impaciencia, salió con un coche a ver si los encontraba por la carretera. Había mandado parar por miedo a cruzarse con ellos cuando, de pronto, en medio de la noche, a través del canto de los grillos, empezó a oír el ruido de unos motores que se acercaban. El chófer y el motorista se estremecieron y él se sonrió. El fragor de los motores iba ganando fuerza. *Al fondo, por una cuesta –escribe– vio bajar unos tanques. Una compañía ¡Sólo una compañía!... Merece la pena leer los párrafos de su diario.*

Ya junto al frente los visitó el Presidente del Gobierno Francisco Largo Caballero, que tampoco había podido contener su impaciencia. Quedó impresionado por su aspecto y potencia, superior al de cualquier otra arma. Cuando se presentaron sus mandos se dio cuenta de que constituían una unidad ya organizada, completamente tripulada y dotada, que podía entrar en fuego en aquel mismo momento. En los últimos días todo habían sido malas noticias para él pues, casi indefenso, tenía a los sublevados a las puertas de Madrid, por lo que su satisfacción y confianza fueron tales que decidió emplear aquella poderosa unidad inmediatamente para intentar enderezar la situación mediante un contraataque sobre el flanco de las columnas sublevadas. Su entusiasmo fue tal que lanzó la siguiente alocución a sus tropas:

*En estos momentos tenemos en nuestras manos un formidable armamento mecanizado. Tenemos tanques y una aviación poderosa. ¡Escuchad camaradas! Mañana 29 de octubre al amanecer, nuestra artillería y nuestros trenes blindados abrirán fuego contra el enemigo. Enseguida aparecerá nuestra aviación lanzando bombas y desencadenará el fuego de sus ametralladoras. En el momento del ataque aéreo nuestros tanques van a lanzarse contra el enemigo sobre su lado más vulnerable, sembrando el pánico en sus filas. Esta será la hora en que todos los combatientes, tan pronto como reciban las órdenes de sus jefes, deberán lanzarse impetuosamente contra el enemigo atacándole hasta aniquilarle...*

*Ahora que tenemos tanques y aviones... ¡Adelante camaradas del frente! ¡Hijos heroicos del pueblo trabajador! La victoria es nuestra.*

*El Ministro de la Guerra  
Madrid 28 de Octubre*

Esta alocución además de bastante infantil era contraproducente, pues informaba al enemigo de que iba a desencadenar un contraataque utilizando carros de combate. Pero también hay que considerar la gravedad de aquellos momentos. No creo que esta alocución fuera difundida antes de

producirse la ofensiva, siendo seguramente una de tantas calumnias vertidas contra Largo Caballero. Pero si así fue, hay que tener en cuenta que los milicianos llevaban varias semanas en continua retirada y debían estar forzosamente desmoralizados en un momento crucial. Tal vez esta arenga pudo ser divulgada premeditadamente para que levantase los ánimos y actuase de revulsivo.

En su marcha sobre Madrid los nacionales estaban empleando una serie de columnas de gran valor militar pero de efectivos algo reducidos. Esto hacía que en su optimista avance despreciasen a los milicianos que hasta entonces se les habían opuesto, no importándoles que sus flancos, desde Toledo hasta las inmediaciones de Madrid, quedasen de momento bastante desguarnecidos. Fue en su flanco derecho donde los republicanos decidieron lanzar su contraataque utilizando los recién llegados carros de combate y las tropas que consideraban mejores y más armadas de las que acababan de formar, como la 1ª Brigada Mixta de Líster, de la que era comisario el escritor aragonés Ramón J. Sender y las columnas de Burillo y Uribarri, que debían ir tras los carros. Si tenían éxito y avanzaban unos pocos kilómetros, podían dejar en mala situación a las columnas nacionales que avanzaban sobre Madrid, e incluso forzarles a una retirada, pues podían quedar amenazadas sus comunicaciones.

## SESEÑA

En la Unión Soviética siempre se había especulado con la idea de los resultados que podría dar un «raid» de carros que profundizase en la retaguardia enemiga, desorganizándola y haciéndola fácil presa de la infantería que iría detrás de ellos, por lo que se apresuraron a comprobarlo en nuestra guerra.

Sin embargo, el consejero soviético Batov supone que el plan de ataque era distinto y había sido ideado por Líster, cosa poco probable:

*Inclinado sobre el plano -escribe-, Líster expuso su idea sobre el empleo de los carros. Se estimó que lo más razonable era desplegarlos discontinuamente a lo largo de todo el frente de la ofensiva para que participasen también en la preparación artillera. Cuando la infantería comenzase su avance, los carros situados en los flancos marcharían en vanguardia. Su misión consistía en desbordar Seseña desde el oeste al este y una vez alcanzada esta línea cambiar de dirección y atacar el pueblo. Cuando llegase este momento podrían lanzarse al asalto los tanques que permanecían ocultos en el despliegue y ya junto con la infantería, irrumpirían en las*

*calles de Seseña. Esta maniobra obligaría al enemigo a dispersar el fuego de su artillería reduciéndose así pues las pérdidas en nuestras filas. La idea de la maniobra de Líster era completamente original y yo le apoyé plenamente. Le gustó también al joven Arman, jefe de los tanquistas.*

Pero Batov es muy poco fiable relatando los sucesos de la guerra de España, ya que parece probado que los quince carros fueron los que partieron los primeros, agrupados y desde la zona central del frente, directamente hacia Seseña, sin preocuparse en absoluto de si les seguían o no los milicianos, tal como se reconoce en la mayoría de los relatos.

En la zona gubernamental había verdadera expectación por ver en acción a los carros, sobre todo entre los dirigentes comunistas que, debidamente informados, acudieron en masa al frente, entre los que se encontraban José Díaz, Dolores Ibarruri y Antón, Mije, Checa, Codovila..., todos los asesores militares soviéticos que se hallaban en Madrid y desde luego Koltsov, y algún miembro de la embajada.

La operación se inició la madrugada del 29 de octubre, con una débil preparación artillera e intervención de la aviación. De los relatos de todos ellos parece deducirse que los quince carros salieron juntos, en grupo, no hallando resistencia y cuando se encontraban ya profundamente situados en la retaguardia enemiga, con Seseña a sus espaldas, se dieron cuenta de que no habían tenido que combatir ni desorganizar ninguna formación o posición enemiga, simplemente porque no había hecho nada que desorganizar, pues el enemigo no había hecho aún acto de presencia, y tampoco había llegado la infantería propia que debía ir tras ellos. Habían conquistado un trozo de territorio enemigo pero no lo habían ocupado. Entonces, sintiéndose aislados, comprendiendo que era previsible que los nacionales aparecieran y contraatacaran, emprendieron por la tarde el regreso a sus líneas.

*Los tanquistas habían cometido un grave error –escribe su jefe el coronel Krivosheim-. Debían haber cumplido la misión de la artillería, es decir, destruir los nidos de las ametralladoras enemigas y asegurar el avance de la infantería pues, eso era lo que habíamos convenido su jefe y yo. Falló lo principal, la coordinación táctica con la infantería. Ni los soldados ni los jefes de las unidades republicanas supieron utilizar los carros para afianzar el desarrollo de su éxito. Los tanquistas, por su parte se habían olvidado por completo de la infantería, dominados por su afán de aplastar al enemigo; esto unido a que se presentaron mal en un terreno para ellos desconocido.*

Koltsov hace un relato extenso pero tan fantasioso que no merece la pena reproducirlo. Ramón J. Sender –que como se ha dicho era el comisario político de Líster- en su libro achaca el fracaso de que los infantes repu-

blicanos se equivocaron de pueblo y atacaron otro, Torrejón, basándose en este deshilvanado relato que dice le hizo un miliciano:

*No hemos visto un solo carro de asalto ni ha caído en el pueblo un solo obús. No ha llegado un solo avión* (se refiere a las promesas que contenía la arenga de Largo Caballero). *La gente ha querido tomar el pueblo con bayonetas y bombas de mano, pero nos han hecho muchas bajas y por si fuera poco nuestra aviación ha disparado contra la gente.*

—*Yo he visto desplegar a los carros sobre Seseña* —le contesta Séndér— *¿A qué pueblo habéis ido?*

—*¿A dónde íbamos a ir?... A ése...*

En el horizonte que había detrás de la casa, a unos ocho kilómetros, se alzaba Torrejón.

Después de este ataque, Séndér fue depuesto y se marchó fuera de España.

Otros varios autores se ocupan de esta operación con relatos que parecen exactos, pero la mayoría de ellos cometen muchos errores. Por ejemplo, R. Salas Larrazábal y J. Delperrie de Bayac aseguran que los carros soviéticos que intervinieron eran cuarenta y que entre ellos había algún «BT-5», tipo de carro que no llegó a España hasta un año más tarde y que seguramente ni siquiera estaban en servicio, ni aún en Rusia. Gunther Dhams señala en Seseña nada menos que doscientos carros, cuyo mando adjudica al general Pavlov, que tampoco estaba en España, pues no llegó hasta dos meses más tarde, y por su parte Colodny asegura que quien avanzó detrás de los carros fue el 5º Regimiento de Milicias, que en realidad ya había sido disuelto, y que la operación fue apoyada nada menos que por cuatrimotores soviéticos.

A mi modo de ver, el fracaso fue debido fundamentalmente a tres hechos: Primero.- Que en el frente no había enemigo. Los carros habían avanzado por lo que aún era tierra de nadie y a la caída del sol, sintiéndose aislados, decidieron regresar a sus líneas. Las columnas enemigas todavía no habían hecho los nidos de ametralladoras de que habla Krivosheim, simplemente porque no habían llegado. Segundo.- Que los carros modernos no eran ya aquellos pesados armatostes de la Gran Guerra: ahora eran muy rápidos, con velocidades bastante mayores a las que podía alcanzar una infantería convencional, que los perdía de vista sin poder seguirlos. Tercero.- Que una operación de este tipo no se puede improvisar. La infantería republicana debía contar con un entrenamiento, instrucción y tal vez unos medios de los que carecía.

La batalla, el encuentro, no se produjo hasta la tarde, cuando los carros regresaban. Por primera vez se presentó el enemigo, constituido por patru-

llas de soldados marroquíes, una pieza de artillería de 75/28 que acababa de ser tomada a los republicanos y elementos de la Agrupación de Carros-Artillería.

A pesar de lo afirmado por varios autores –Hills asegura que un solo carro soviético acabó con once tanquetas italianas- hoy en día está absolutamente comprobado que se perdieron tres carros soviéticos por dos tanquetas italianas, cifra que incluso aceptan en sus escritos los asesores soviéticos Batov y Voronov, añadiendo este último que perecieron diez de sus tripulantes. Faldella insiste en una de sus cartas que fueron sus piezas de 65/17 las que destruyeron los carros rusos. *Supongo que fue así –escribe- ya que no había otras armas capaces de batirles eficazmente. En aquella época nadie empleaba aún las botellas de gasolina por la simple razón de que hasta entonces no habían sido precisas. Fue más tarde cuando los españoles empezaron a utilizarlas.*

Hoy se sabe con razonable seguridad que uno de los carros rusos fue destruido por soldados marroquíes con botellas de gasolina –primer antecedente de los «cócteles Molotov»-, otro por un cañón de 75/17 mandado por el teniente Ramos Izquierdo, y el tercero por la unidad de Carros-Artillería.

Sobre este primer combate entre carros de la guerra civil, verdaderamente modesto puesto que se trató de un carro contra otro carro, Asvero Gravelli hace el siguiente relato:

*Terlizi emplazó rápidamente dos de sus piezas (de 65/17) y empezó a disparar contra dos carros que insistían en el ataque mientras que el tercero seguía por la carretera que desde Esquivias alcanza la de Madrid a Toledo. En aquel momento desembocaba en la carretera el pelotón de carros «legionarios», siendo cañoneados por el ruso. El carro de mando legionario fue alcanzado en la cadena izquierda, quedando volcado y fuera de combate. El ruso se unió a los otros dos evidentemente para emplearse juntos 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 provisional refugio detrás de las tapias de una casa cercana. Desde allí inmovilizado, empezó a batir nuestra artillería con su cañón.*

*Mientras tanto la alarma había llegado a Yuncos, donde se encontraban los 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 reducir la resistencia del carro ruso, consideró oportuno oponerle un carro lanza-llamas. La tripulación de éste estaba formada por el conductor español y el «legionario» de Nápoles Gino Bartoli como ametrallador y lanza-*

*llamas. Lanzado al ataque este carro llegó hasta la tapia detrás de la cual estaba el carro ruso. Aún a cubierto, el carro nacional inició el lanzamiento del líquido inflamable, rociando al adversario. Este duelo infernal entre dos enemigos separados a uno y otro lado del muro sin que sus tripulaciones pudieran verse, fue consecuencia de la audacia del carro «legionario» que a seis metros fue fulminado por un cañonazo, quedando destrozado y sus tripulantes muertos.*

*También la dotación del carro ruso estaba formada por hombres decididos a luchar hasta el fin. Cuando ya estaba fuera de combate el carro nacional, el ruso siguió resistiendo el fuego durante 37 minutos, hasta ser finalmente alcanzado por un preciso disparo de la batería legionaria.*

Terminado este combate, la Agrupación de Carros-Artillería prosiguió su marcha hacia Madrid incorporada a la columna Tella, contribuyendo a la ocupación de Torrejón de la Calzada y de Parla. El 3 de noviembre los carros pasaron a la columna Barrón, para regresar el 5 a la de Tella, participando en los combates del Cerro de los Ángeles, donde perdieron otro carro, el del cabo Manuel Crescenti. Hasta entonces habían tenido ocho bajas por lo que las dotaciones españolas ya empezaban a ser mayoritarias. El 6 de noviembre intentaron alcanzar el Puente de la Princesa, quedando detenidos en Usera y el Vértice Basurero y, al día siguiente, atacando Carabanchel, el carro del capitán Vidal Cuadras cayó en un foso y fue atacado con bombas de mano por los milicianos, muriendo sus dos ocupantes.

Fue en este carro donde se encontró la Orden de Operaciones del general Varela, a la que se refieren muchos autores, cuyo conocimiento pudo ser fundamental para los defensores de Madrid.

La compañía de carros Fiat-Ansaldo quedó bajo el mando del teniente español Gómez Pérez, que poco después fue herido y perdió la vista. Se le concedió la Medalla Militar. La compañía siguió operando pero fue retirada sin llegar a participar en el cruce del río Manzanares que intentaron los carros «negrillo» alemanes, algunos de los cuales acabaron empantanados en su cauce, aunque fueron recuperados.

Heridos sus sucesivos jefes y habiendo sufrido bastante desgaste, la Agrupación Carros-Artillería fue disuelta poco después, cuando fue reorganizado el Ejército nacional situado ante Madrid. Los soldados italianos regresaron a Cáceres con las tanquetas Fiat-Ansaldo, pero las baterías de acompañamiento de 65/17 fueron distribuidas entre las columnas españolas.

El total de bajas italianas había sido de tres muertos y un desaparecido y se habían perdido seis tanquetas. Las que quedaban en servicio se incorporaron al Cuerpo de Tropas Voluntarias que estaba empezando a llegar a los puertos andaluces.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALCOFAR NASSAES, J.L.: *Los Legionarios italianos en la Guerra Civil Española*. Ed. Dopesa, Barcelona 1972; *Ibid.: Los Asesores Soviéticos*. Ed. Dopesa. Barcelona 1971; *Ibid.: «Spanski». Los extranjeros que lucharon en la Guerra Civil Española*. Ed. Dopesa. Barcelona 1973.
- BATOV, P.I.: *Bajo la bandera de la España Republicana*. (Libro de Memorias) Ed. Progreso. Moscú, S.A.; *Ibid.: Voenizda*. Moscú, 1963.
- BELFORTE, F.: *La Guerra Civile in Spagna*. Institute per gli studi di politica internacional. Milán 1939.
- BLALER, Seweryn.: *Los generales de Stalin*. Ed. L. De Caralt. Barcelona 1972.
- BOLLATI, A.: BONO, G.: *La Guerra di Spagna*. Ed. G. Einudi. Torino 1939.
- BRASILLAC, R. y BARDECHE, M.: *Historia de la Guerra de España*. Imp. Romeu. Valencia, 1966.
- BRAVO MORATA, F.: *La Batalla de Madrid*. Ed. Fenicia. Madrid 1968.
- BRUÉ, P. y TÉMINE, E.: *La Revolution et la Guerre d'Espagne*. Eds. de Minuit. París 1961.
- CALENDRA, A.: *Dove il littorio chiaba*. Ins. Poligraf dello Stato. Roma, 1939.
- DHAMS, G.: *La Guerra Española de 1936*. Ed. Rialp. Madrid. 1966.
- DAVARZI: *Caídos italianos en España*. Lista.
- EHREMBOURG, I.: *Uomini, Anni, Vitta*. 5 vols. Editore Riuniti. Roma, 1963.
- Estampas de Guerra*. Ed. Nacional. San Sebastián, 1946.
- FALDELLA, Emilio.: *Venti mesi di Guerra di Spagna*. Ed. Felice le Monnier. Florencia, 1939; *Ibid.: Cartas al Autor*.
- GUDERIAN, H.: *Las Tropas Acorazadas y su Cooperación con las otras Armas*. Imp. Aldecoa. Burgos 1944.
- HIDALGO DE CISNEROS, I.: *Cambio de rumbo*. Bucarest 1964.
- IBARRURI, D. y cols.: *Guerra y Revolución*. Ed. Progreso. Moscú.
- JACKSON, G.: *La República Española y la Guerra Civil*. Ed Grijalvo. Méjico 1967.
- KOLTSOV, M.: *Diario de la Guerra de España*. Ed. Ruedo Ibérico. París 1963.
- KRUSCHEV, N.: *Los crímenes de la era Stalin. Informe Especial al XX Congreso del Partido Comunista*.
- La Guerra de Liberación Nacional*. Universidad de Zaragoza. Zaragoza 1961.

- LAJOLO, D.: *Boche di donna e di fusile*. Ed. I. Burilli e figlio. Roma, 1939; Ibid.: *Il Voltgabanna*. Ed. Il saggittore. Milán 1963.
- LAEIOS, J.: *Combate sobre España*. Aldus S.A. Madrid 1966.
- Legionari d'Italia en terra Iberica, 1936-1939*. Ed. Reggimento Domiiiano. Chiesa 1941.
- Le Medaglie d' Oro al Valor Militare* (3 tomos). Tip. Regionale 1965. Lista de condecorados.
- Le libre Blanc de L'Intervention Italiane In Spagne*. Comité franco español. París 1937.
- LÍSTER, E.: *Nuestra Guerra*. Ed. Librarie du Globe. París 1966.
- LOGENDIO, L.M.: *Operaciones Militares de la Guerra de España*. Ed. Muntaner y Simó. Barcelona 1940.
- LONGO, L.: *Las Brigadas Internacionales en España*. Ed. Eva. Méjico 1966.
- LÓPEZ MUÑIZ, G.: *La Batalla de Madrid*. Ed. Gloria. Madrid 1943.
- MAISKI, L.: *Cuadernos Españoles*. Moscú.
- MANCA DI MORES, E.: *L'Impiego dell'Artigleria italiana in la Guerra di Spagna*. Tip. Regionale. Roma, 1941.
- MARTÍNEZ BANDE, J.M.: *La intervención comunista en la Guerra de España*. Servicio Informativo español. Madrid 1965; Ibid.: *La Marcha sobre Madrid*. Ed. San Martín. Madrid. Eds. de 1968 y de 1982; Ibid.: *La Lucha en Torno a Madrid*. Ed. San Martín. Eds. de 1968 y 1984.
- MATTHEWS, H.: *Esperienze della Guerra di Spagna*. Ed. Cius Latterza e figlio. Bari 1984.
- MIKSCHKE, F.O.: *Atack. A Study of the Blitzkrieg Tactics*. Nueva York. 1942.
- MORTERA, A. e INFIESTA, J.L.: *La Artillería en la Guerra Civil Española*. Eds. Quirón. 5 tomos. Valladolid 1999-2000.
- PÉREZ DE SEVILLA, F.: *Italianos en España*. Eds. del Movimiento. Madrid, 1958.
- PIAZZOMI, S.: *Las Tropas Flechas Negras*. Ed. Juventud. Barcelona 1941.
- PRIETO, I.: *Convulsiones de España* Ed. Oasis. Méjico, 1947.
- ROJO, V.: *Así fue la defensa de Madrid*. Ed. Era. Méjico 1967.
- ROUX, G.: *La Guerra Civil de España*. Ed. Cid. Madrid, 1965.
- SALAS LARRAZÁBAL, R.: *La Guerra de España desde el aire*. Ed. Ariel. Barcelona 1969; Ibid.: *Historia del Ejército popular de la República*. Ed. Nacional. 1973.
- SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Intervención extranjera en la Guerra de España*. Ed. Nacional. Madrid 1974.
- SALVADOR, T.: *La Guerra de España en sus fotografías*. Ed. Marte. Barcelona 1966.

- SANTAMARÍA, A.: *Operazione Spagna*. Ed. Volpe. Roma 1968.
- THOMAS, H.G.: *La Guerra Civil Española*. Ruedo Ibérico. París 1962 y varias eds. posteriores.
- VV.AA: *Ventennio*. Centro Ed. Nazionale. Roma 1960.
- Voluntarie dell'Esercito nella Guerra di Spagna*. Ministerio de la Guerra. Roma 1939.
- VORONOV, N.: *Nasluzah Voennoi*. Voenixdat. Moscú 1963.



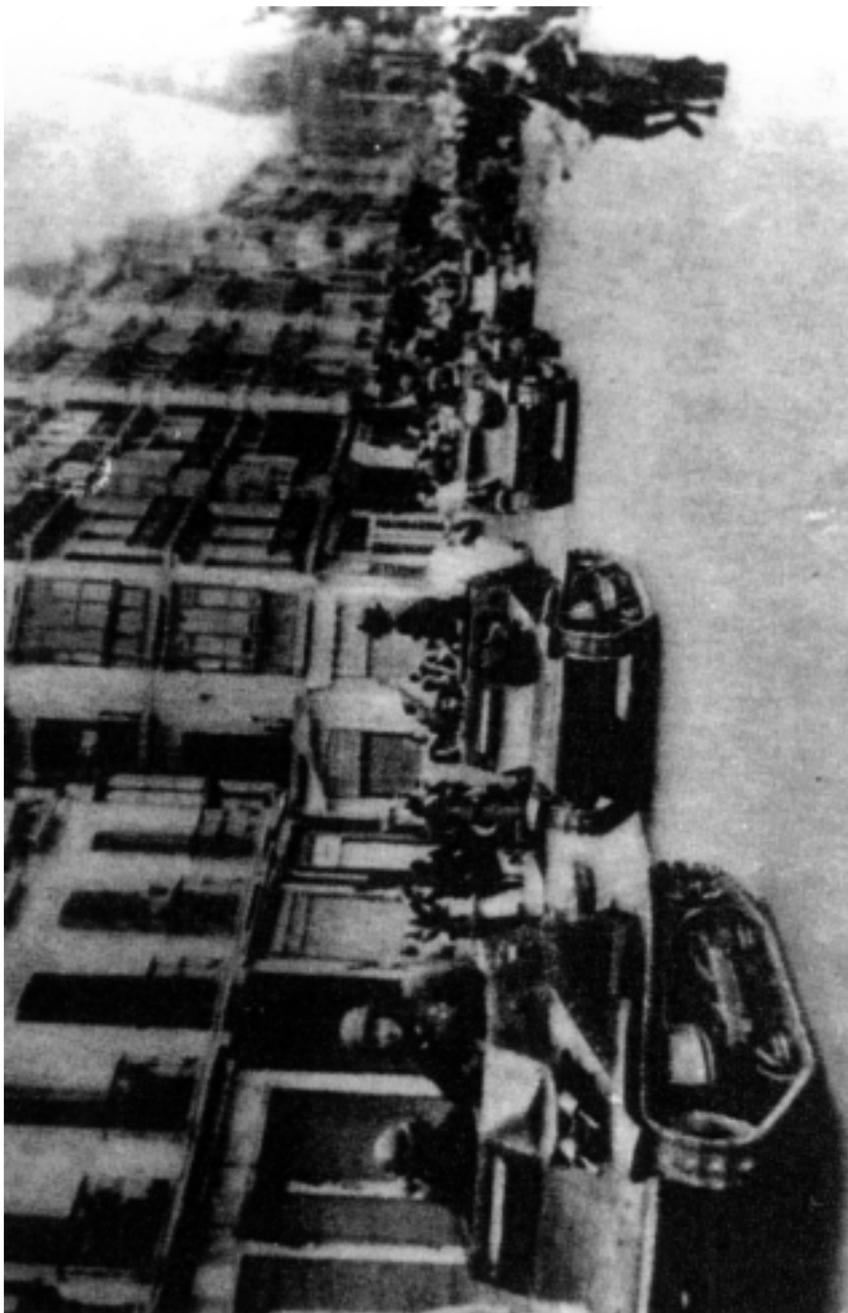
*Arriba: tanquetas Fiat-Ansaldo; abajo: carros T-26 soviéticos.*



*De arriba abajo y de izquierda a derecha: Faldella, Orestes, Krivosheim y Paul Arman*



*Oficiales soviéticos de los T-26 presentados al Presidente Largo Caballero*



*Las tanquetas italianas aparcadas en la calle Loyola de San Sebastián. Al fondo, la iglesia del Buen Pastor*