

NACIMIENTO DE LAS FUERZAS ACORAZADAS EN ESPAÑA

Raúl J. MARTÍN PALMA¹

RESUMEN

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

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

¹ Doctor en Ciencias Físicas.

ABSTRACT

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

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

* * * * *

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Primeros vehículos blindados en España

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Camiones protegidos

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

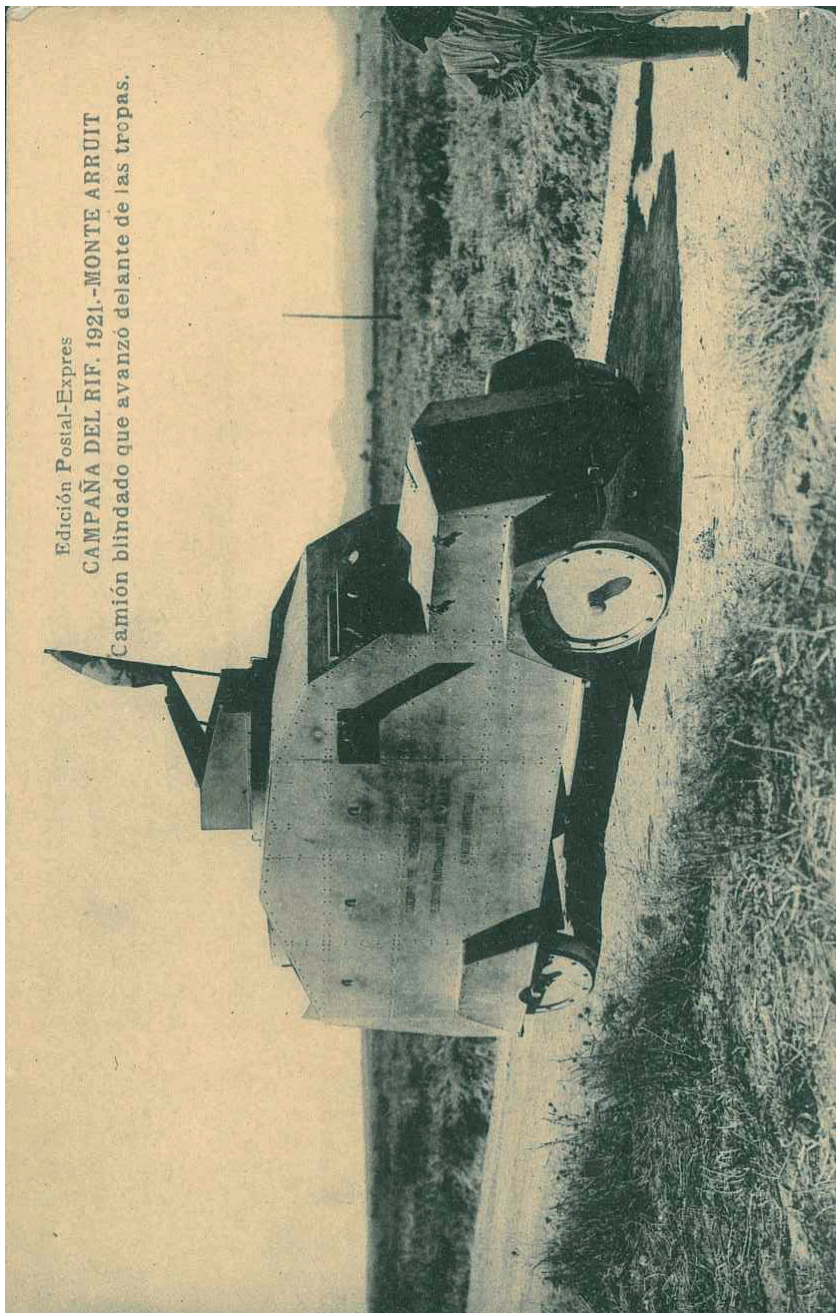
Previamente, en agosto de 1921, se habían recibido en Melilla los dos primeros camiones protegidos fabricados por el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones Militares del Arma de Ingenieros. Se trataba del número 1 (matriculado como ATM¹¹ 195) que tomaba como base un camión *Nash-Quad*, y el número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

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

¹⁰ Automovilismo Rápido Militar.

¹¹ Automovilismo de Transporte Militar.

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



**Camión blindado marchando delante de las tropas del coronel Riquelme en avance sobre Taxuda.
Fuente: Biblioteca Digital AECID (Madrid), colección: a12x, signatura VAL-799-22-3**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MEDIOS

Carro ligero de asalto Renault FT-17

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

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

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

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

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

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

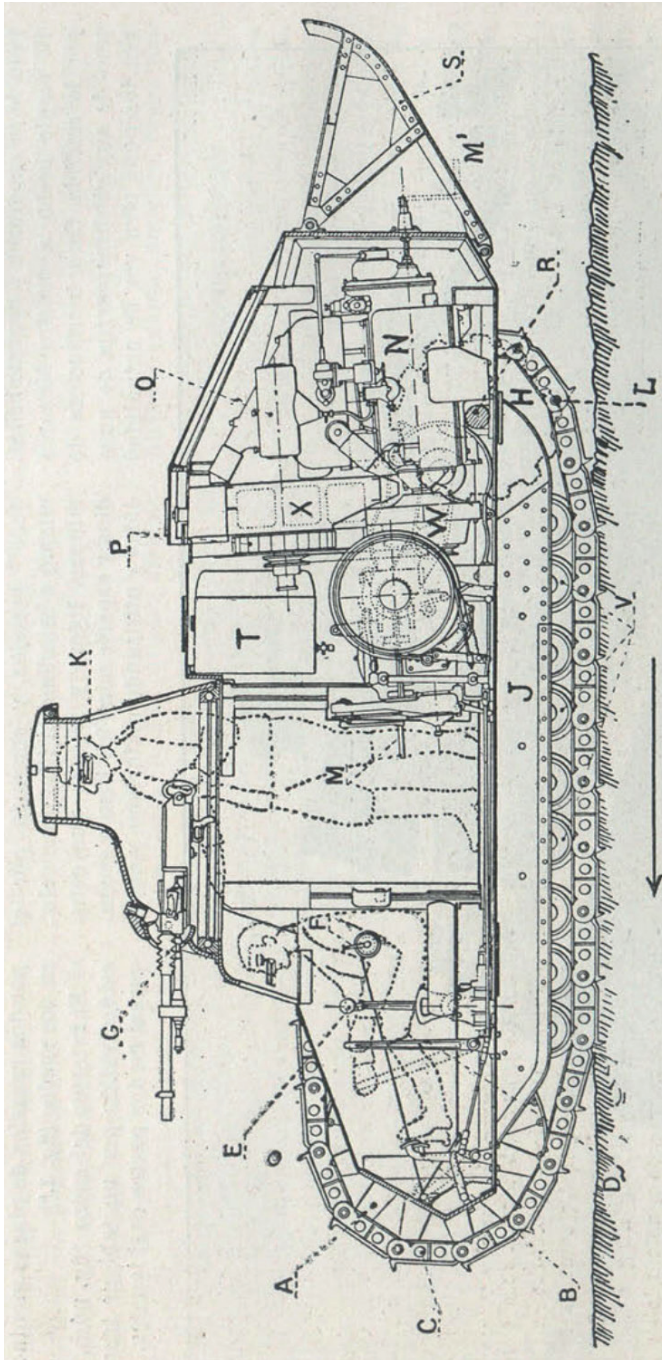
Previamente, en comunicación de 10 de marzo de 1919, el Ministro de la Guerra solicitaba al Ministro de Estado que, a través del embajador español en París, se solicitase autorización para que la casa *Renault Frères* de París cediese al Gobierno español un segundo carro de asalto con ametralladora.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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Carro de asalto pesado Schneider CA-1

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

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

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

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

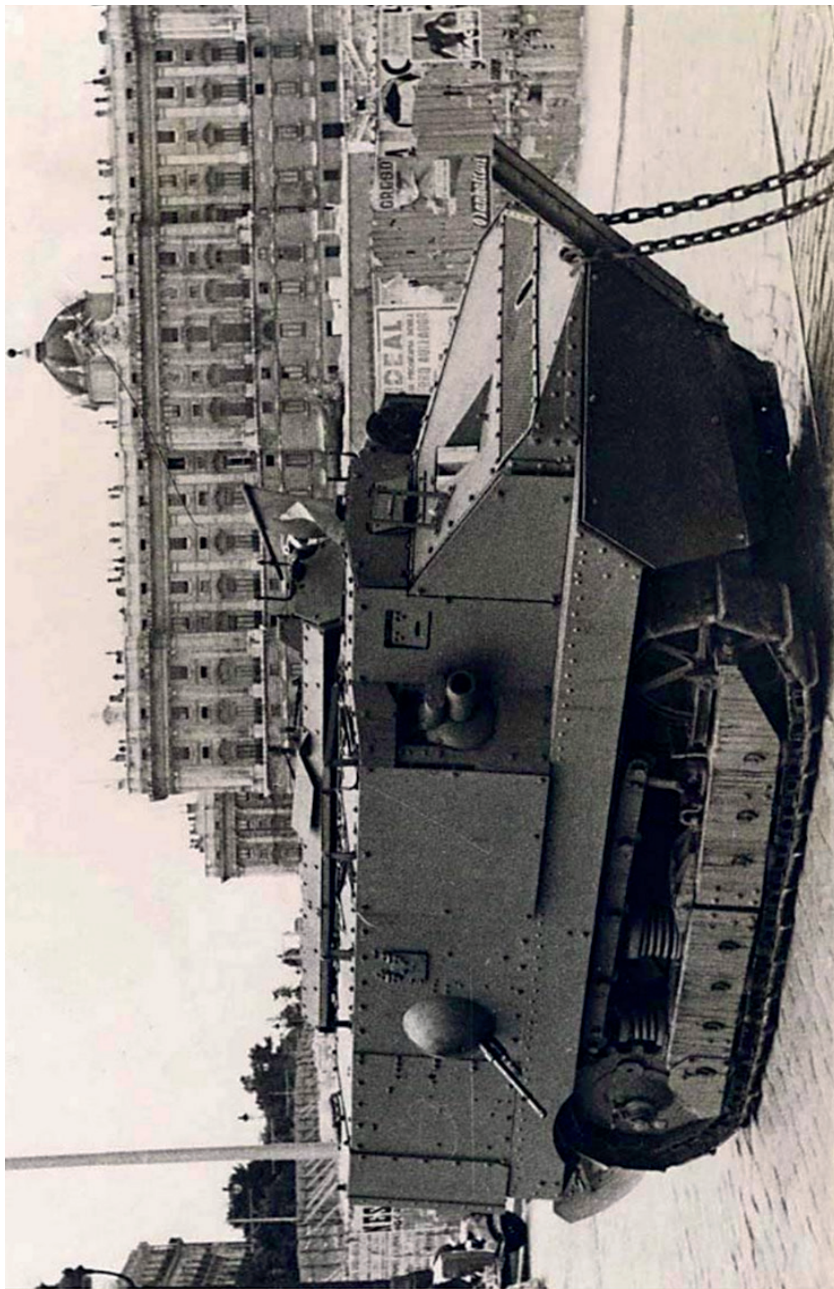
El material recibido se utilizó para crear una Batería de Carros de Asalto, dependiente de la Escuela Central de Tiro de Artillería.

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

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

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

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



**Carro de asalto de Artillería Schneider CA-1 en el cuartel de la Montaña.
Fuente: Regimiento Acorazado «Alcázar de Toledo» núm. 61**



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

Otros medios blindados y acorazados

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

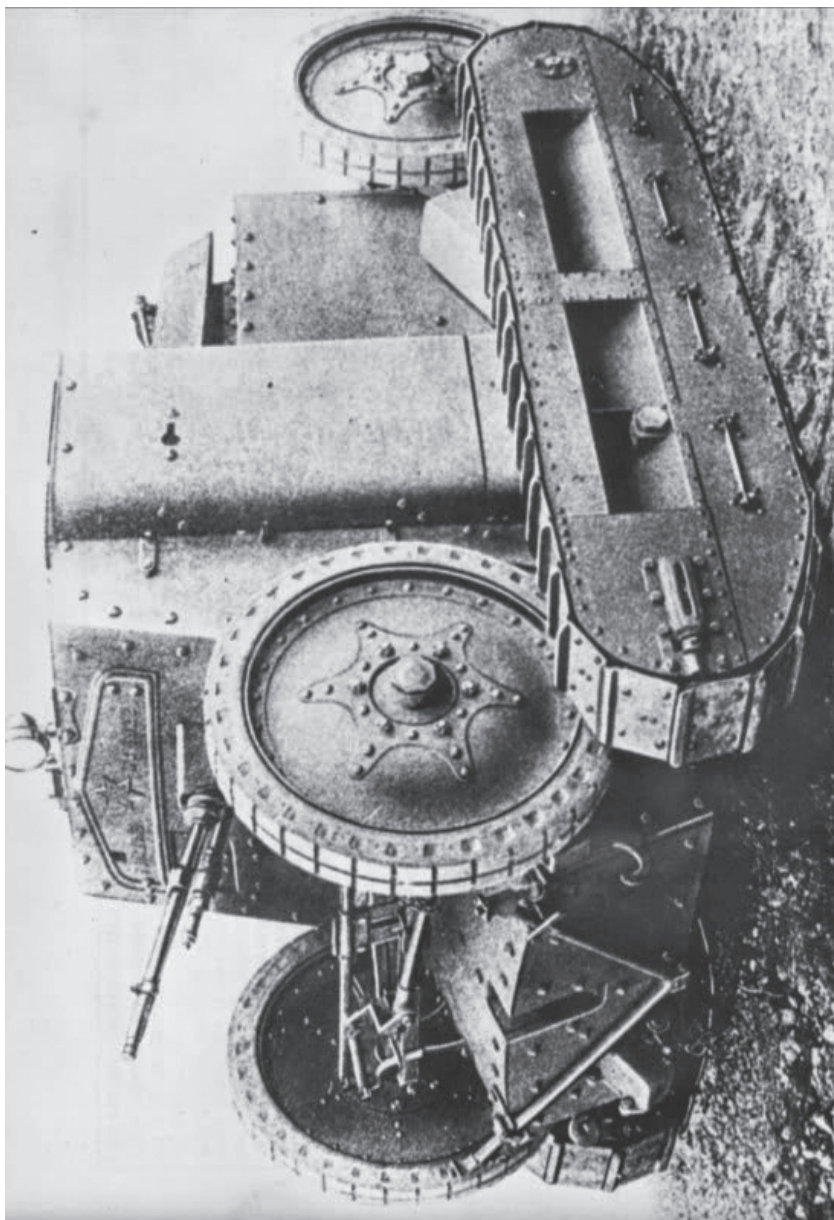
Por otra parte, el 13 de marzo de 1925 se autorizó la adquisición, con carácter experimental, de un carro de asalto *Fiat* tipo 3.000, modelo 1921, por un importe de 183.400 liras italianas (2.103.195 pesetas)³⁹. Se trataba de una versión del *Renault* FT-17 equipada con un motor *Fiat* 304 de 50 CV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

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

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

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

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



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

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



Carro de combate «Trubia» de fabricación nacional

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

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

UNIDADES

Batería de Carros de Asalto de Artillería

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Compañía de Carros de Asalto de Infantería

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

⁵⁴ Este vapor desapareció antes del final de 1922.

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

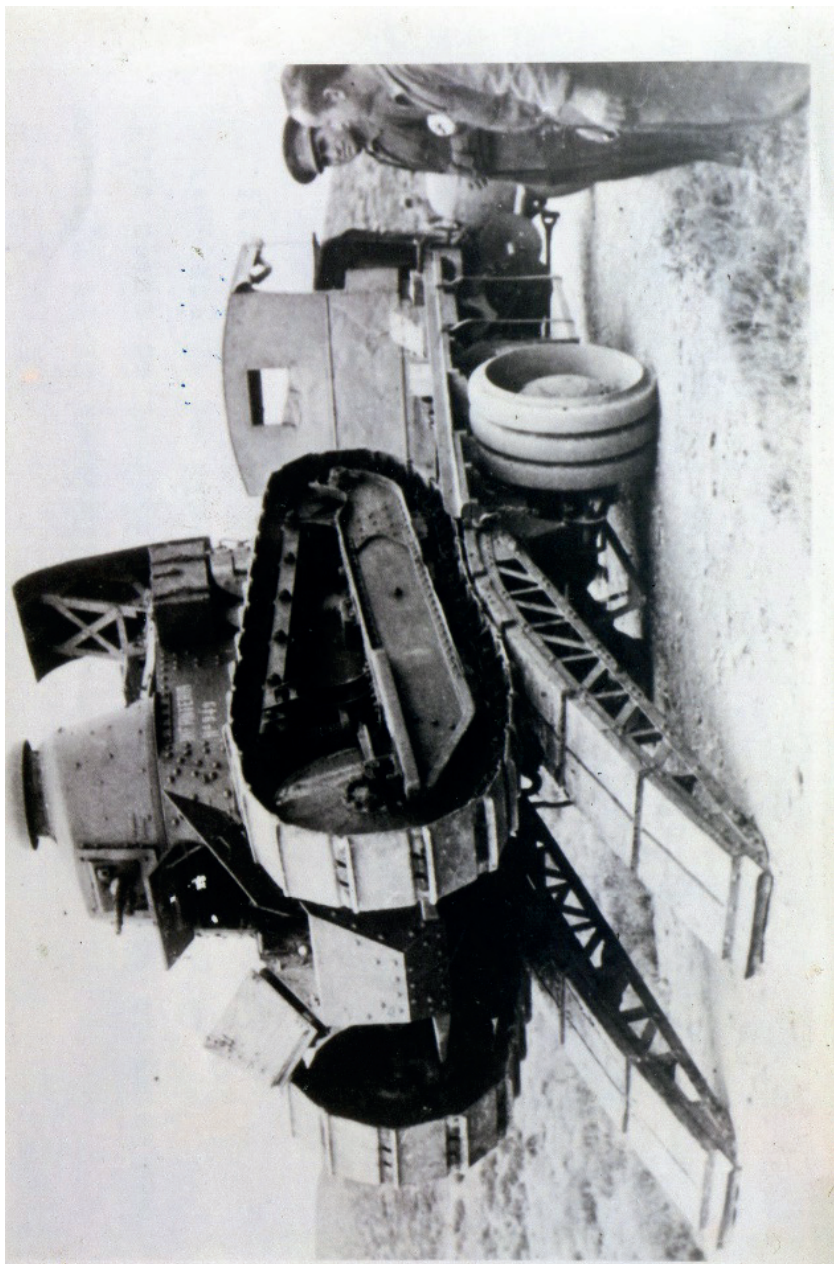
que han sufrido ligeras averías originadas durante las operaciones de embarque», pero que podían ser reparadas con rapidez. En cuanto al personal, se indicaba que la unidad contaba con nueve conductores instruidos para tripular los carros de asalto. Sobre los «sargentos ametralladores que han de ser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

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

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

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

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



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

OPERACIONES DESTACADAS. DESEMBARCO EN ALHUCEMAS

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

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

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

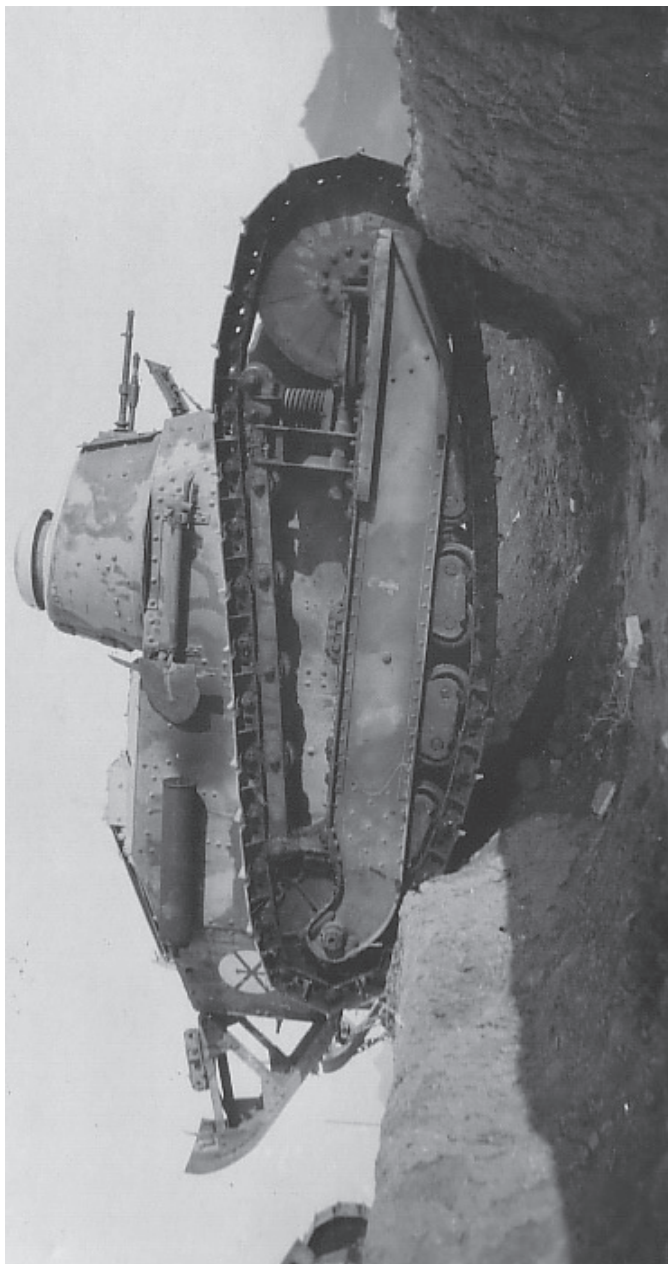
⁵⁹ Diario Oficial del Ministerio del Ejército, núm. 262, 28 de noviembre de 1928, pág. 545.

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

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

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

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



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

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

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

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

FIN DE LAS HOSTILIDADES. RETORNO A LA PENÍNSULA

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

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

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

Grupo de Carros de Combate de Infantería

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Regimientos Ligeros de Carros de Combate números 1 y 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONCLUSIONES

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

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

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

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

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

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

Agradecimientos

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

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

BIBLIOGRAFÍA

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