

TANQUES Y BLINDADOS EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Lucas MOLINA FRANCO¹

RESUMEN

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

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

¹ Doctor en Historia.

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

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

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

ABSTRACT

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

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

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

* * * * *

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

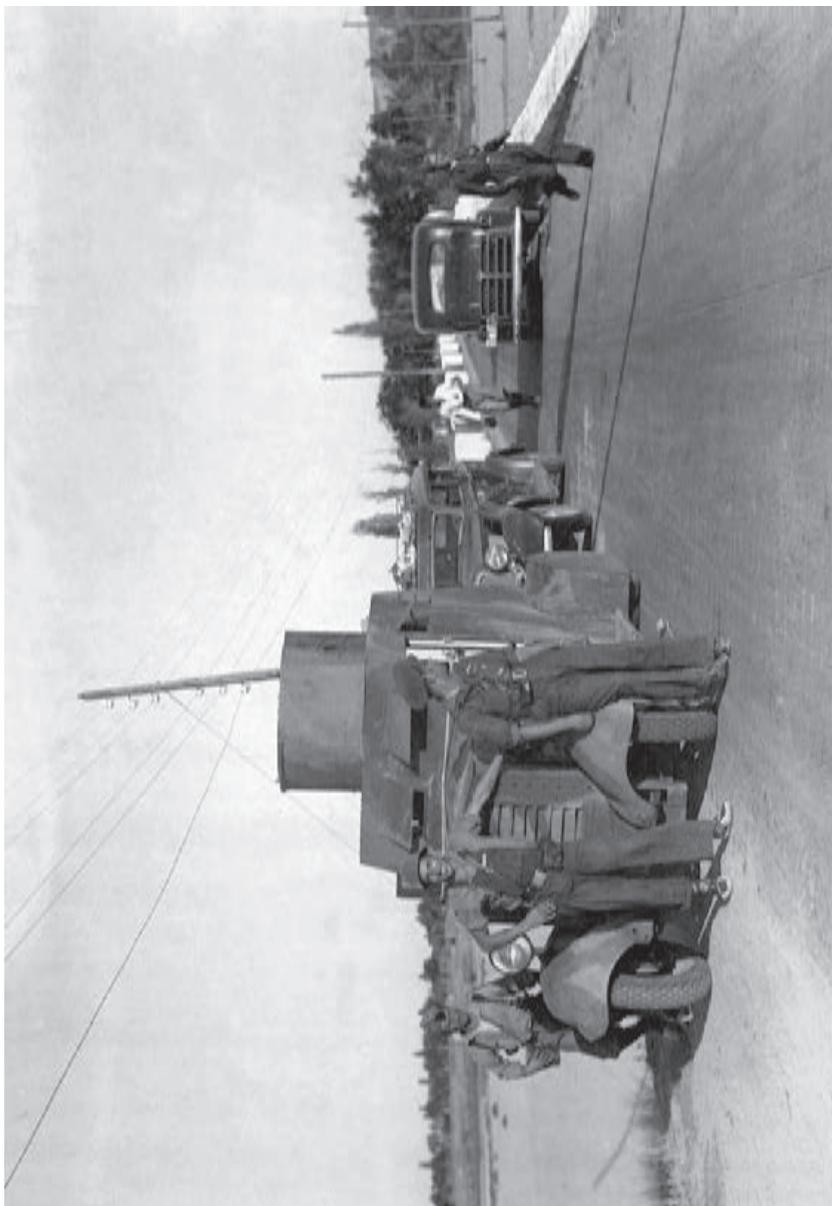
En 1925 se adquirió para su estudio un ejemplar fabricado en Italia denominado Fiat-3000 (copia del Renault FT-17) y a comienzos de la década de los años 30 se encargarían, a la industria nacional una serie de camiones blindados y armados con ametralladora, destinados a servir en las unidades de choque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

La sublevación del 18 de julio de 1936 en España

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

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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

Otro material blindado presente en España en julio de 1936

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

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

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

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

Podemos así citar los casos del camión blindado Hispano-Suiza MC-36 –proyectado en 1934 para participar en el concurso para dotar de un blindado a las fuerzas de seguridad⁶–; el blindado «Ferrol»⁷ –realizado de manera artesanal en el Regimiento de Artillería de Costa n.º 2, de la ciudad departamental gallega–; los cuatro carros de combate Trubia Modelo 1925 –tres de los cuales prestaban servicio «en pruebas» en el Regimiento de Infantería «Milán», de Oviedo, y el cuarto, estaba arrinconado en la propia fábrica de Trubia (Asturias)⁸–; los cuatro carros Schneider CA-1 supervivientes de la campaña marroquí, ubicados en varios acuartelamientos de Madrid, la mayoría en muy mal estado⁹ –aunque alguno de ellos participaría en la represión del alzamiento en el madrileño Cuartel de la Montaña y en el asedio al Alcázar de Toledo–; el blindado «Oteyza» de la Guardia Civil –al parecer, también en Madrid al inicio del conflicto¹⁰, el Fiat 3000 adquirido en 1925 en Italia con carácter experimental, y arrinconado en la Escuela Central de Tiro, en Madrid¹¹, los

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

I.- LOS CARROS DE COMBATE DEL EJÉRCITO DE FRANCO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Los primeros carristas nacionales¹⁵

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

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



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

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



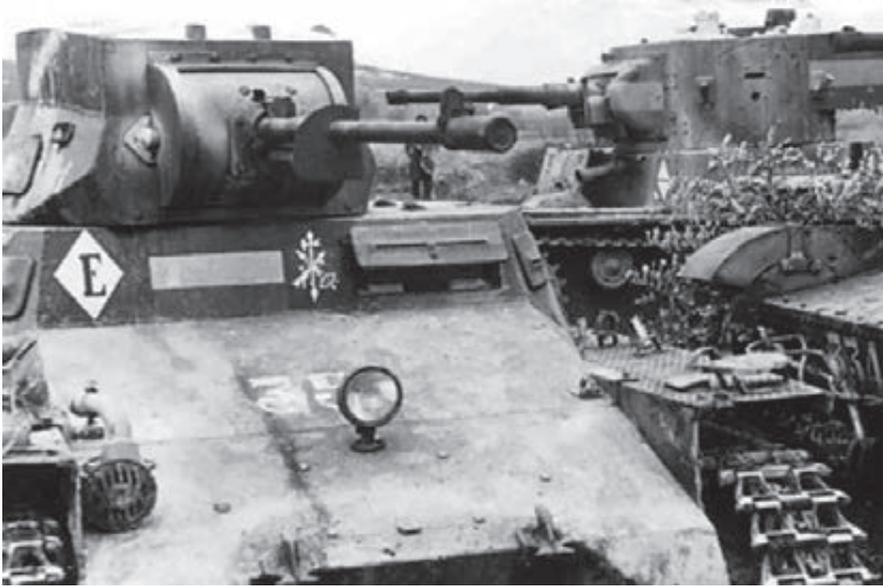
Uno de los carros enviados a España por los teutones fue el carro de mando *Panzerbefehlswagen I-A* mostrado en la fotografía

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

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

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

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



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

La ofensiva de Aragón. Primera reorganización

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

La llegada al Mar. La España republicana partida en dos

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

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

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

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

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



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

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

Los Renault FT-17 polacos en las unidades de Franco

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

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

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

El avance sobre Valencia y la Batalla del Ebro

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La ofensiva sobre Cataluña y el fin de la guerra

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²³ Cf. AGMAV, DN. A.6, L.314, C.50.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

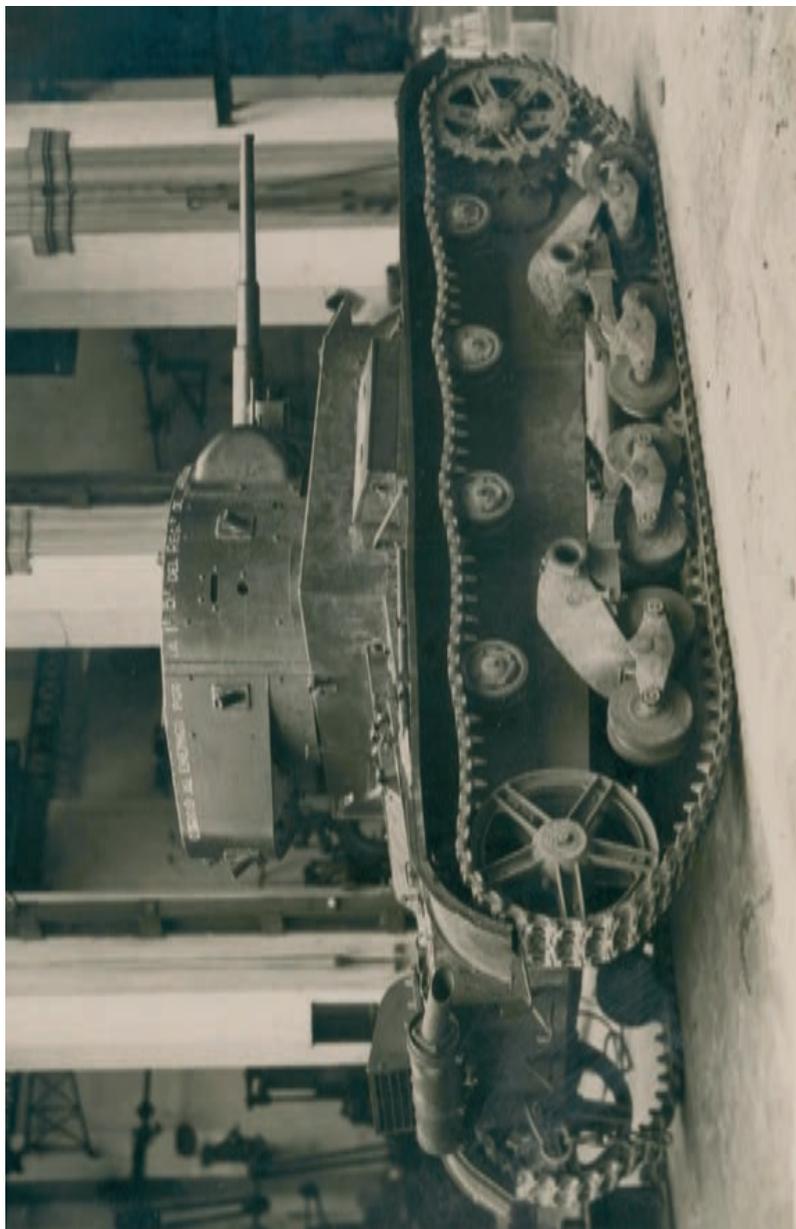
En noviembre de 1938, tras una visita del coronel alemán, Wilhelm Ritter von Thoma a la Agrupación de Carros del Sur, y otra del comandante Cabanellas a Cubas y Casarrubuelos, donde los negrillaos tenían la unidad de instrucción, el jefe alemán solicitaría a la Jefatura de MIR del ejército nacional,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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.C.- Los carros de combate italianos

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

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

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

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

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

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

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

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

⁴⁰ Cf. AGMAV. DN. L.314, C.36, A.6.

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

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

El combate de Seseña

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

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

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

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

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

⁴⁴ Cf. AGMAV. DN, L.314, C.47, A.6.

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

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

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

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

Las batallas de 1937: Málaga y Guadalajara

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

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

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

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

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

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

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

Ofensivas en Aragón, Valencia, Ebro y Cataluña

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.D.- Una retrospectiva necesaria

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.- LOS CARROS DE COMBATE REPUBLICANOS

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

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

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

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

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

El blindado pesado soviético BA-6

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

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

El blindado ligero soviético FA-I

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

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

La batalla de Villarreal

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁷⁹ Procedía de la Guardia Civil.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los blindados republicanos de la Fábrica n.º 22

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

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

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

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

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

Los Renault FT 17 republicanos en el Frente del Centro

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

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

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

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

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

La Granja, Brunete y Belchite

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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

Los BT-5 en Fuentes de Ebro

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

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

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

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

Teruel, Alfambra y la ofensiva de Levante

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

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

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

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

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

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

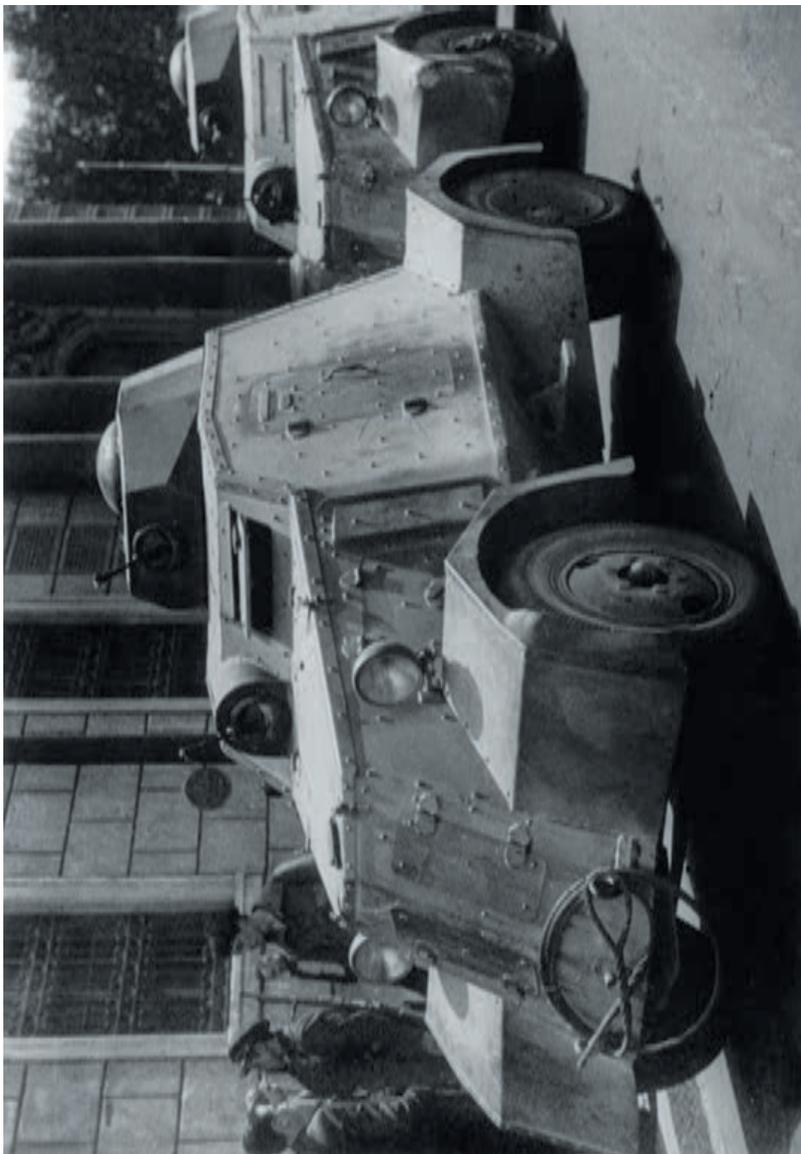
Sería, precisamente en esta ofensiva cuando comenzarían a salir de las líneas de producción, e incorporarse a la contienda con las unidades blindadas republicanas, unos nuevos blindados de factura nacional, pero al igual que había ocurrido con los ZIS/Ford 85, fabricados con la ayuda técnica, planos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

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

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

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

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



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

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

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

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

Del Ebro al final del conflicto

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



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

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



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

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

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

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

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

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



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

CONCLUSIONES

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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



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

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

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

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

FUENTES

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

BIBLIOGRAFÍA

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

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

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