

## LOS AÑOS DEL IMPULSO DE MEDIOS Y FUERZAS 1940-1980

Jesús MARTÍNEZ DE MERLO<sup>1</sup>

### *RESUMEN*

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

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

---

<sup>1</sup> Coronel de Caballería, retirado.

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

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

#### *ABSTRACT*

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

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

\* \* \* \* \*

## QUINCE AÑOS DE POSGUERRA

### *La reorganización de 1939*

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

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

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

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

constituyó ninguna unidad de este tipo, ya que nadie osó reivindicar la obra de Tukhachevsky y sus colaboradores, aunque pudiera considerarse que de forma orgánica se había recibido una división de carros. Por todo ello, el mejor carro de combate del mundo que por entonces recorría los campos españoles, quedaron agrupados en brigadas con pequeños batallones de 30 carros sin ninguna otra fuerza orgánica de infantería y apoyos<sup>2</sup>. Los asesores soviéticos de carros declararon que el T-26 B no fue un buen carro porque tenía un blindaje muy ligero, lo cual era cierto, pero era el mismo blindaje de cualquier carro europeo de 1936. Sin duda algo tuvo que ver en estas manifestaciones que los impulsores de las teorías de la batalla profunda habían sido purgados. Hay quien tiene la pretensión de ver esa diferencia de blindajes haciendo una comparación con el Matilda II británico, pero a nuestro modo de ver hay un cierto error. No se puede comparar un carro de combate puesto en servicio en 1930, «ligero» rápido y veloz, apto para profundos movimientos, con un carro «pesado» de más de 20 toneladas, puesto en servicio en 1939 al efecto de acompañar a fuerzas al lento paso de sus infantes a pie para protegerlos de los carros enemigos. Aun así, el cañón del T-26 era superior al de los carros británicos.

Del total de 280 carros T-26 B republicanos (los pocos BT-5 supervivientes fueron desechados) y de 300 carros ametralladoras recibidos durante la guerra, quedaron en condiciones de operatividad unos 130 T-26 B, unos 80 «Panzer» alemanes y unos 90 Fiat-Ansaldo italianos. Un gran tanto por ciento de ellos con necesidades de reparación importantes<sup>3</sup>.

Publicado el decreto de 25 de julio de 1939 para el paso de una organización de guerra a una organización de paz, en octubre se puso en marcha la nueva organización del ejército. Para entonces había finalizado la campaña de Polonia y el mundo se preguntaba cómo era posible que un país con unas capacidades militares medias, había sucumbido en apenas un mes de combate<sup>4</sup>.

---

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

*Los carros Verdeja*

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

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

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



*El Plan Bär*

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

España solamente podía recurrir a la importación y por razones evidentes del «aliado» alemán, pero la cuestión estaba en que en ese momento de la guerra y sin haberse unido al Eje, los alemanes no estaban por la labor de proporcionar carros en unos momentos que ya necesitaban cada uno que fabricaban. Además la pretensión española (tierra, mar y aire) trataba de que este material llegase de regalo<sup>7</sup>.

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

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

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

*La reorganización de finales de 1943*

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

Todo ello, comparado con las existencias, nos da unas cifras de distribución real en los regimientos muy aproximada. No tenemos los datos de las disponibilidades de material y el tanto por ciento de los carros averiados en la base de Segovia. Por diversas fotos en los desfiles de Madrid quizá podamos aventurar que más de 50% estaban en reparación y por supuesto con muy pocas piezas de repuesto<sup>8</sup>.

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

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

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



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

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

### *La primera ayuda «encubierta»*

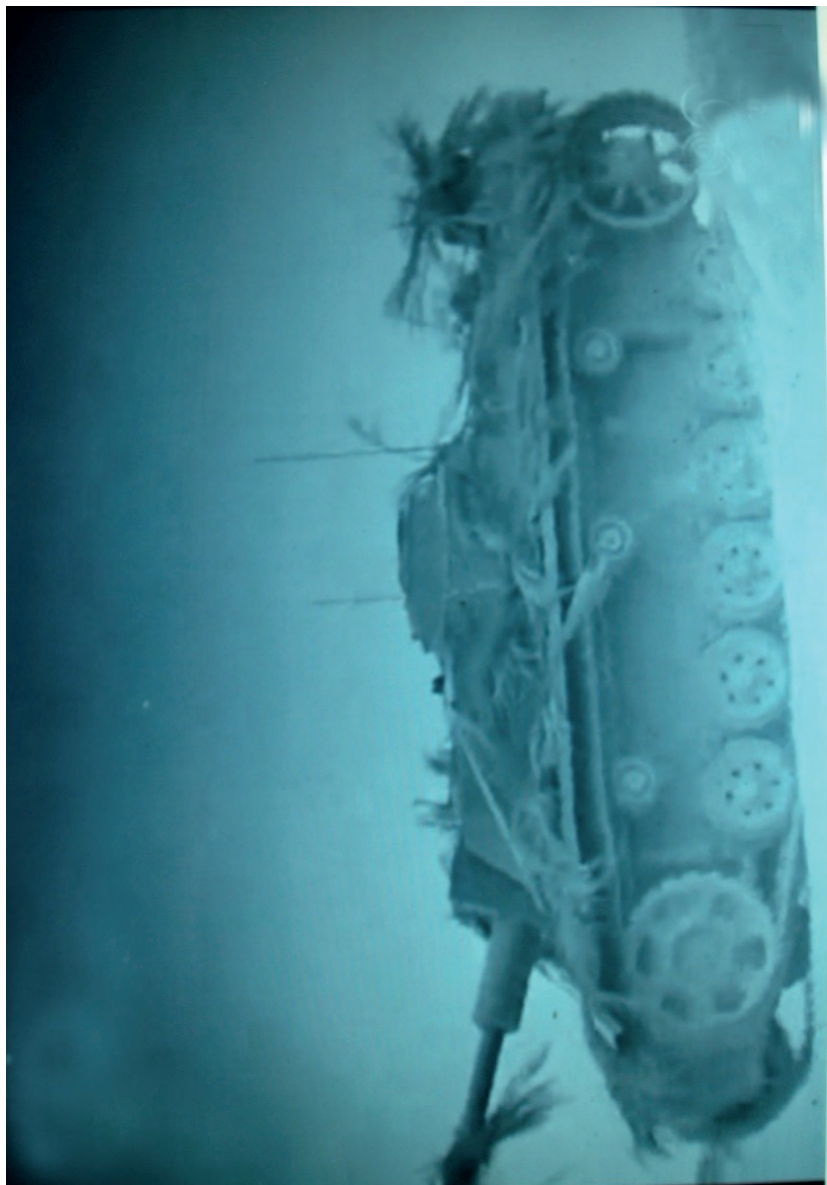
A pesar de la condena española en Postdam, a la que ciertas pancartas en la Plaza de Oriente respondieron con el lema famoso «si ellos tienen ONU, nosotros tenemos dos», la crisis de Berlín demostró a los aliados y en especial a los norteamericanos, que su nuevo enemigo era el denominado Bloque Oriental.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

Como ayuda urgente aparecieron casi un millar de «Willys» en la versión agrícola CJ (civilian jeep) y unos 170 camiones blindados canadienses enviados como ayuda «agrícola», enseguida pintados de kaki. Los camiones llegaron antes del 1 de abril de 1948, pues ese año ya los vimos en el desfile de la Castellana remolcando piezas artilleras. Por fin, en 1950 la División de Caballería estaba mecanizada con un millar de jeeps. Apenas tenía carros, pero eso sí, ya no tenía caballos. Los escuadrones sobre los CJ-3A daban una sensación diferente en la Castellana a la que anteriormente daban las magníficas motos BMW, y que ahora pasaban a dotar a otros regimientos de dragones, que a su vez enviaban a parque las anteriores italianas<sup>9</sup>.

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

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





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

*Estado de la fuerza acorazada 1950*

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

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

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

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

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

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

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

En noviembre de 1955, ya recibidos los carros M-47, una compañía de Pz-IV salió para Laucién. Sin embargo, no se integró en el Regimiento Oviedo 63, sometido en ese tiempo a distintas reorganizaciones. La compañía regresó en diciembre<sup>10</sup>.

## LA AYUDA AMERICANA

### *La llegada*

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

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

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

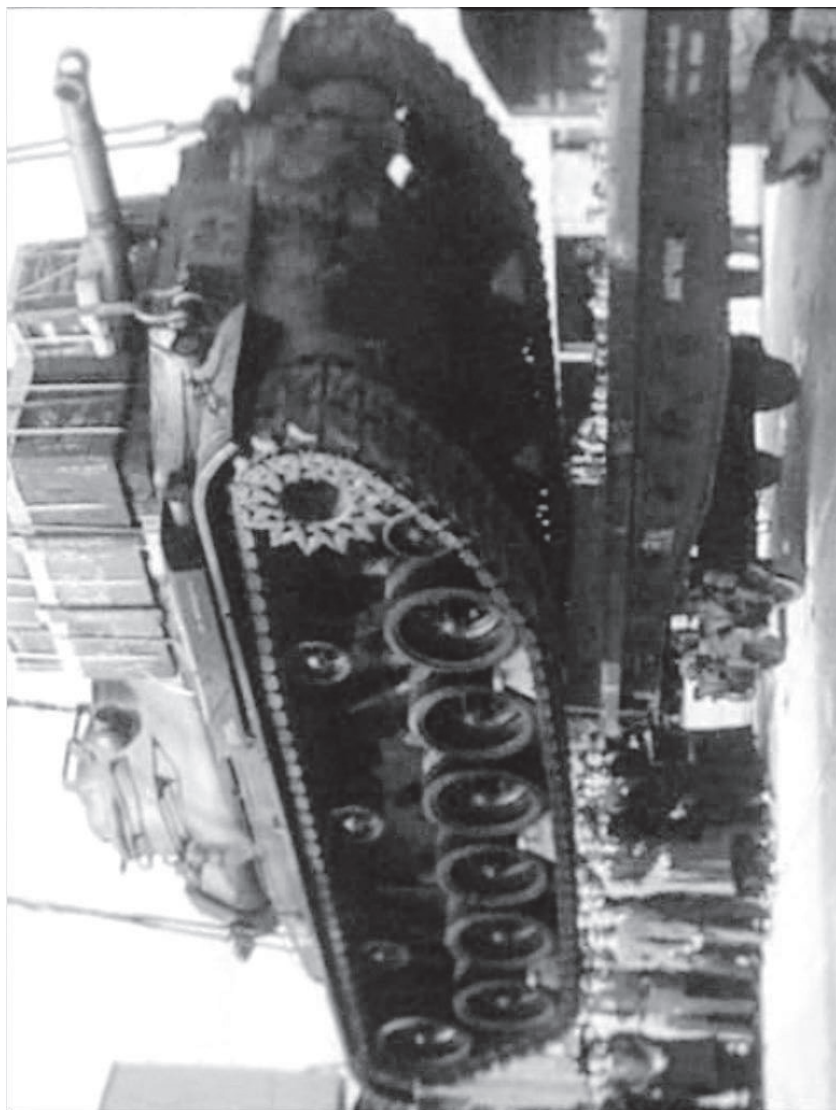
que una manta, un fusil, un jarrillo y a veces una cantimplora. La velocidad estaba restringida al paso de los mulos y unos escasos y vetustos camiones. A excepción de los regimientos de la división, la caballería casi no tenía apenas nada salvo caballos, la artillería en su mayor parte iba a lomo, en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

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

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

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

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



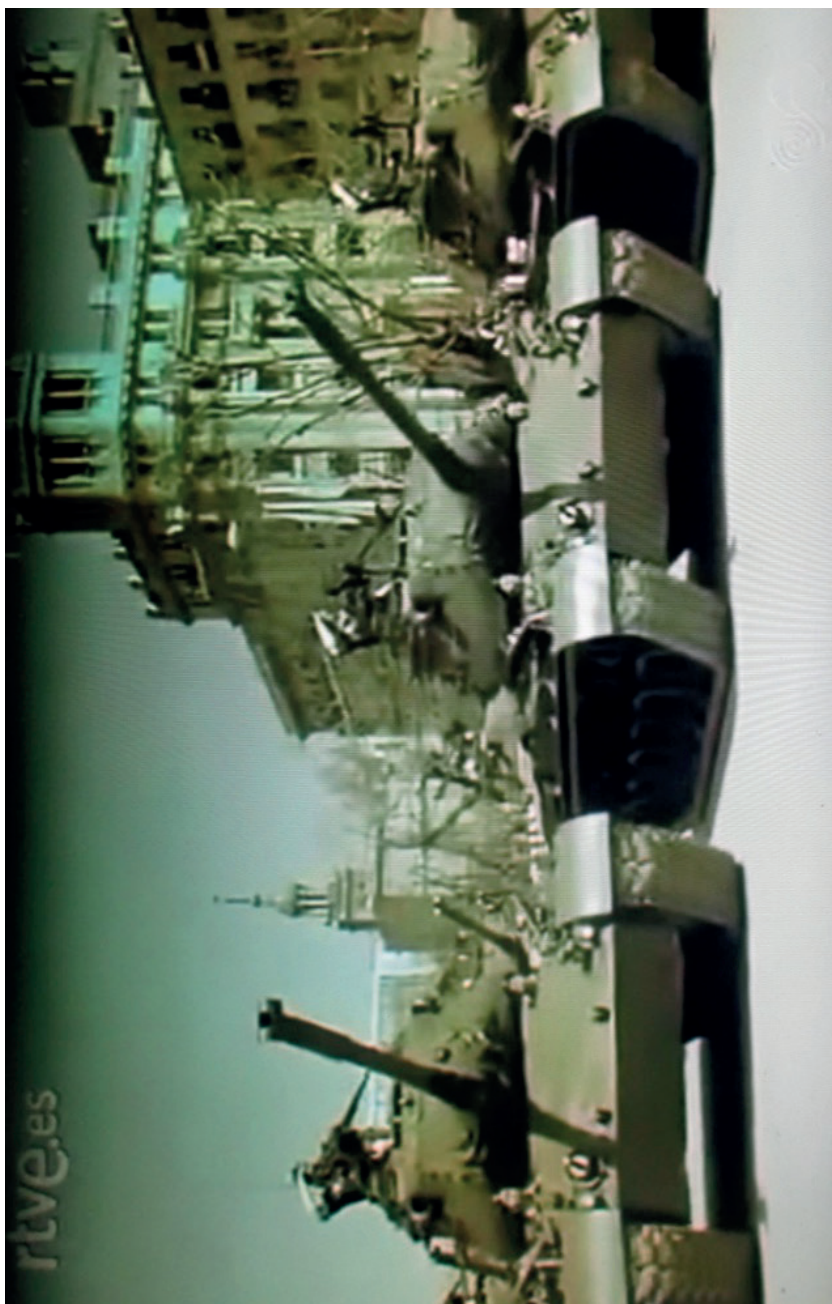
Febrero 1954. La grúa flotante Sansón descarga los primeros 14 M-47 en Cartagena (Diario ABC)

se conserva hoy en una rotonda cartagenera. Fue la primera compañía que tuvo tiempo de participar en el desfile del 1 de abril del mismo año junto a una sección de M-24 del Grupo Alfambra<sup>11</sup>. Al año siguiente ya desfilaron al menos tres compañías y el regimiento Alcázar de Toledo sumaba 64 carros. Evidentemente desaparecieron los Vickers T-26, que algunos se vieron en algún regimiento de caballería; como una docena en el regimiento Pavía, otros tantos en Farnesio y cinco en el Villaviciosa 14 de Alcalá de Henares. En los regimientos a caballo que recibían material, lo encuadraban en un escuadrón donde se iba juntando el material «mecanizado»: motos, autoametralladoras rusas y carros.

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

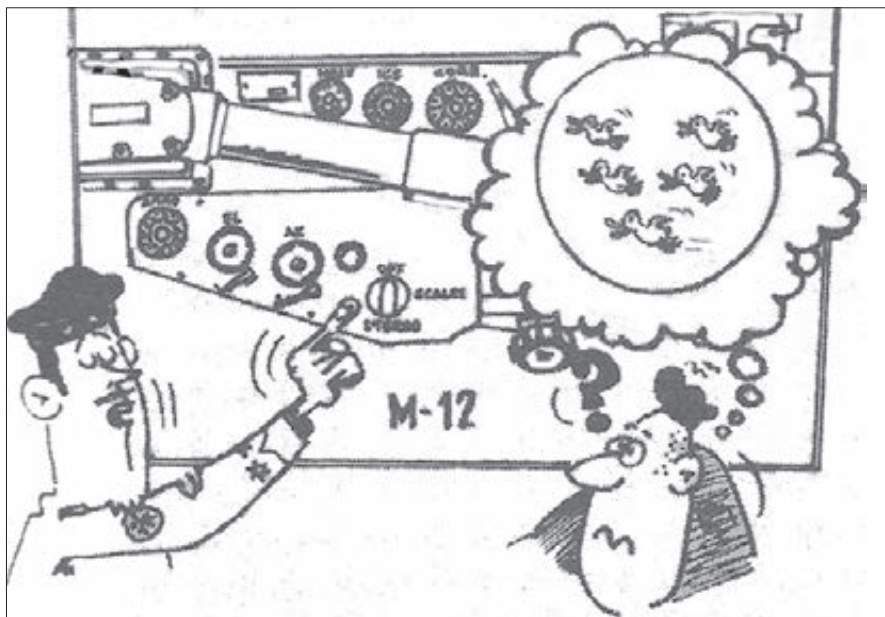
Es cierto que el M-47 nació con prisas buscando un carro eficaz contra los T-34/85 y los JS-I soviéticos. Era muy mejorable, pero la posibilidad de un enfrentamiento inmediato con la Unión Soviética hizo que se necesitasen casi 10.000 con gran rapidez. La industria americana no tenía problema en ello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

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



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

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



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

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

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



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

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

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

### *La entrada en fuego en el Sáhara*

En noviembre de 1957 la División de Caballería fue alertada para disponer de dos grupos de escuadrones. Uno se formaría en Alcalá de Henares en base al regimiento Santiago n.º 1 y el otro en Aranjuez en base al Pavía n.º 4. Estos grupos, bajo el mando de un comandante, dispondrían de un escuadrón mecanizado de la época (jeeps), un escuadrón blindado y un escuadrón de plana mayor<sup>12</sup>. También se dispuso el envío de un grupo de dos baterías de obuses del 105/26 Reinos M-43 del regimiento de artillería a caballo.

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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

El regimiento Alcázar de Toledo estaba en Campamento, el Saboya en Leganés, el Asturias en El Goloso, el Grupo Alfambra en Móstoles y el 13º de artillería en Getafe<sup>13</sup>.

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

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

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

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



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

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

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

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

En las academias se intentaba llevar el espíritu acorazado a los alumnos de infantería y caballería. De hecho recibían visitas de unidades de carros en determinados momentos, pero en los ejercicios habituales del día a día había que recurrir a métodos ingeniosos del pasado<sup>14</sup>.

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



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



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

Desde la llegada del material de ayuda, las conversaciones entre autoridades militares de ambos países buscaban la fórmula mejor para renovar el ejército español. La amenaza de la utilización de uno o varios proyectiles nucleares en el campo de batalla, obligaba a una dispersión, por lo que se pensó en unas divisiones más pequeñas<sup>15</sup>. Los norteamericanos consideraron que esta división, que en principio debería combatir con cierto aislamiento de otras adyacentes, debería parecerse en su organización a una división pentómica aerotransportada. Esta división inicialmente lanzaba tres agrupamientos para asegurar los tres lados de un triángulo. Una vez asegurada la zona se lanzaban otras dos unidades, de tal forma que con la unidad de una de las bases y las dos recién incorporadas se operaría en la dirección correspondiente manteniendo cubiertos los otros dos lados del triángulo.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

### *La nueva organización real de las unidades de carros*

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Desde 1962 se habían mimetizado gran parte del material de la 1ª Región, especialmente el que participaba en los desfiles, como el regimiento Alcázar de Toledo, el Grupo de Dragones de Alfambra, regimientos 11º, 13º y 71º de artillería, batallón de la División Guadarrama y otras unidades. Fue un mimetizado muy bien conseguido que duró hasta 1965<sup>16</sup>. Ya desde 1963 se iba anticipando en los números de la revista Ejército un nuevo cambio orgánico, del que solamente haremos referencia en cuanto se refiere a las unidades acorazadas.

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

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

*Final de ciclo y conclusiones*

En 1964 llegaron los primeros TOA,s. Fueron 28 del modelo M-113 de gasolina y en principio formaron parte de la unidad de automóviles de la división 11, aunque realmente fueron utilizados, al menos en los desfiles, por el regimiento Asturias hasta recibir los suyos orgánicos en 1966. Finalmente llegó un batallón de carros del nuevo modelo M-48, formado por tres compañías de 16 carros y fueron presentados en el desfile de 1965 con las numeraciones de 7ª, 8ª y 9ª compañías. Hasta entonces el regimiento Alcázar de Toledo disponía de las compañías 1ª, 2ª, 3ª y 4ª de M-47<sup>17</sup>.

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

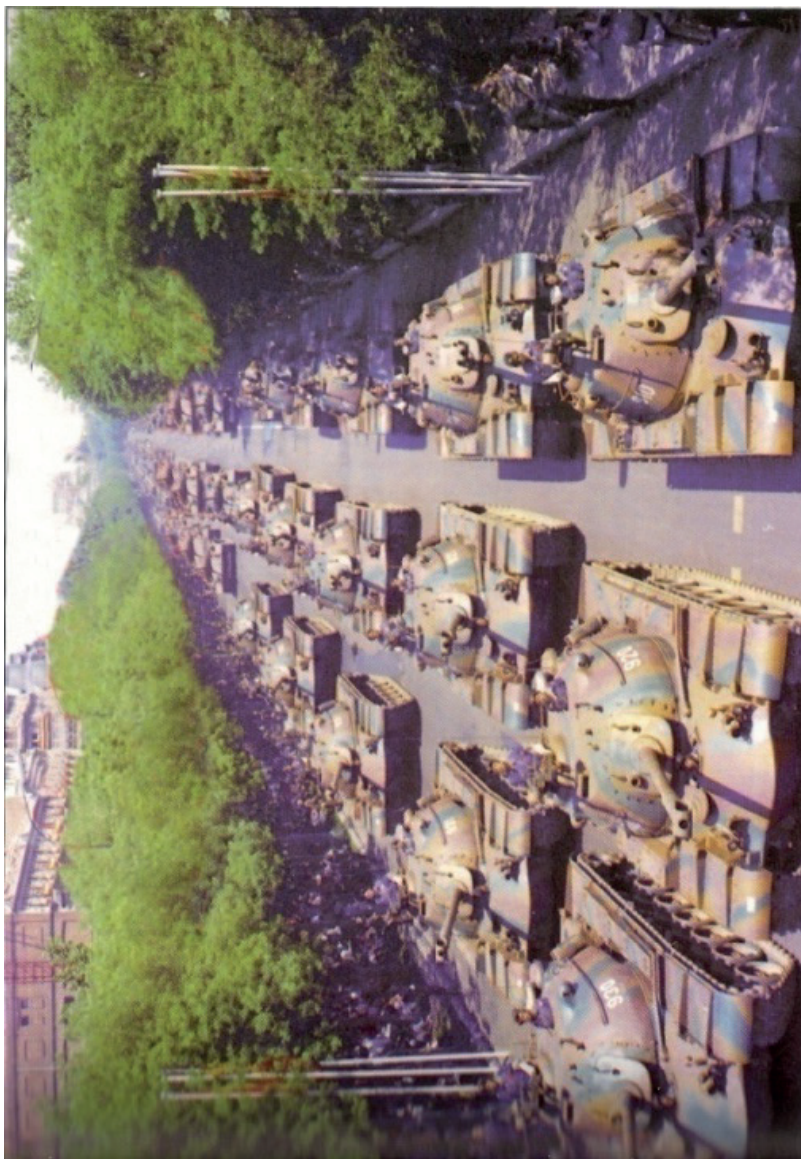
De los muchísimos artículos que la Revista Ejército publicó sobre esta división, traemos el publicado en mayo de 1963 donde el autor compara las distintas posibilidades de esta división y su necesidad constante de disponer de vías de comunicación para su alimentación. No cabe duda de que todas las divisiones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

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

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

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





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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

### *La nueva brigada de las tropas de intervención*

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

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



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

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

una compañía de carros. A cambio se «vendió» la idea de que el coronel de caballería era un mando táctico de regimiento, mientras que el de infantería solo era «coordinador» de sus batallones, que en ejercicios y maniobras se quedaba sin tareas tácticas<sup>18</sup>.

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

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

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

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

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

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

A partir de esta reorganización la denominación de mecanizado pasó a estar directamente relacionado con los nuevos transportes acorazados de personal. Todavía quedaban algunos semiorugas, pero en 1966 se recibieron dos batallones completos (60 vehículos cada uno) del modelo M-113 A-1 de gas oil. Los anteriores 28 M-113 de gasolina recibidos en 1964 pasaron a encuadrarse 21 en el Villaviciosa y 7 en el Alcázar de Toledo. Los nuevos M-113 A-1 se encuadraron en el regimiento Asturias 31 y Wad-Ras 55. Todavía se necesitaban más para dotar a la brigada mecanizada de Badajoz y a la brigada de caballería, así como disponer de modelos específicos de mando y de carga para la artillería, pero estos vehículos, salvo una presencia testimonial, no llegaron hasta ocho años más tarde. La industria nacional trató de entrar en la fabricación de vehículos de este tipo, pero su semejanza con los M-113 y M-114 estadounidenses hicieron que los proyectos no pasasen las mesas de dibujo<sup>19</sup>.

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

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

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

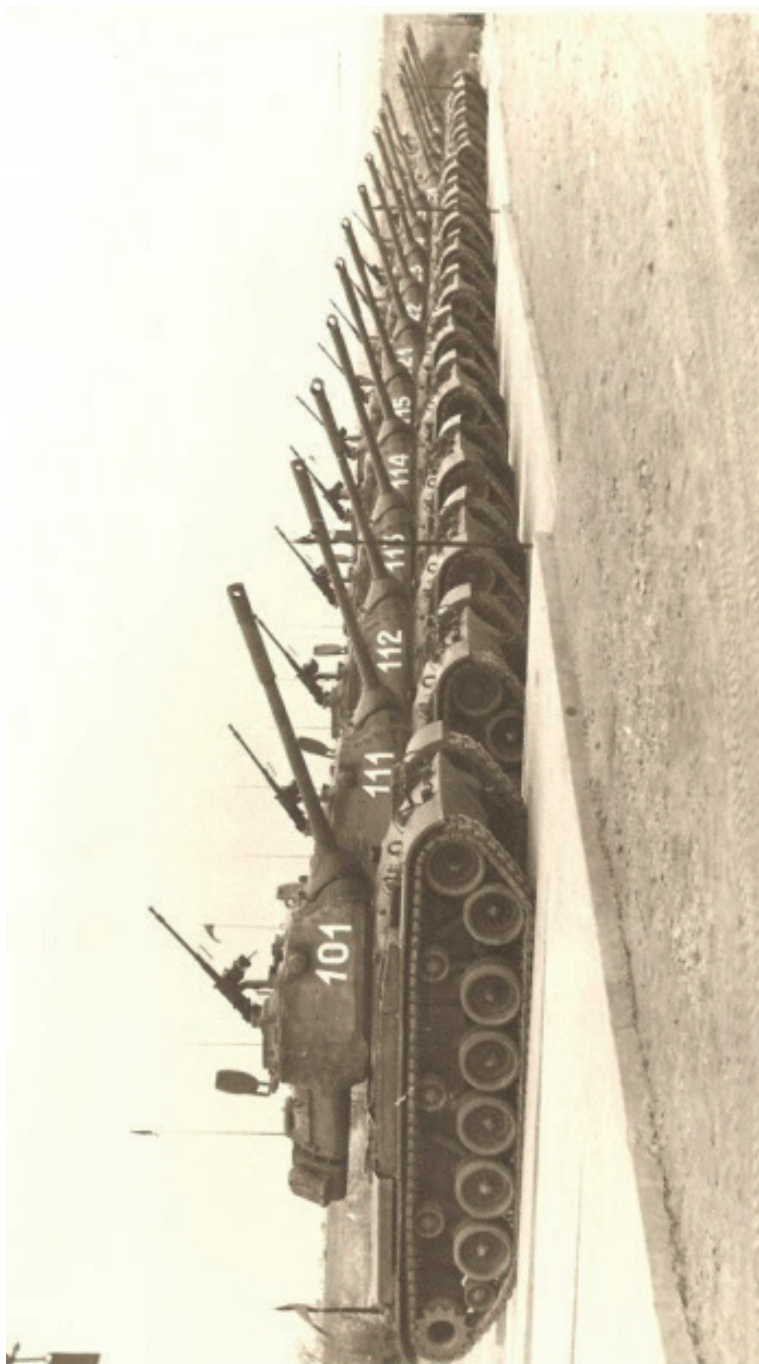
Los batallones de fusileros estarían formados por tres compañías y una de plana mayor, menos en los trece batallones motorizados que dispusieron de una compañía más denominada «mixta mecanizada». Esta compañía disponía en plantilla una sección de carros ligeros y dos mecanizadas. Sin embargo, estas compañías no se formaron prácticamente nunca, por lo que nadie las recuerda. De esta forma el jefe de batallón disponía de 150 hombres más para diversos cometidos. Sabemos que algunas recibieron en forma testimonial algún M-41 durante un breve tiempo y tenemos la anécdota de que en un desfile en la Castellana se «formó» una compañía de este tipo en el regimiento Saboya, que recibió una sección de M-47 y varios M-113 para este evento, del que existe el correspondiente testimonio gráfico. También tenemos conocimiento de la anécdota producida en una inspección a un regimiento por el jefe de brigada. Al darse cuenta de que tales compañías ni siquiera habían formado, pidió explicaciones y ordenó que formasen inmediatamente, creando la correspondiente confusión<sup>20</sup>.

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

---

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





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

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

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

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

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



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

Se muestran los estados del material acorazado de las unidades de Intervención<sup>21</sup>.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



**Sección Mixta de Escuadrón Ligero Sahariano**

### *Las películas*

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

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



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

### *Los nuevos materiales 1970-1974*

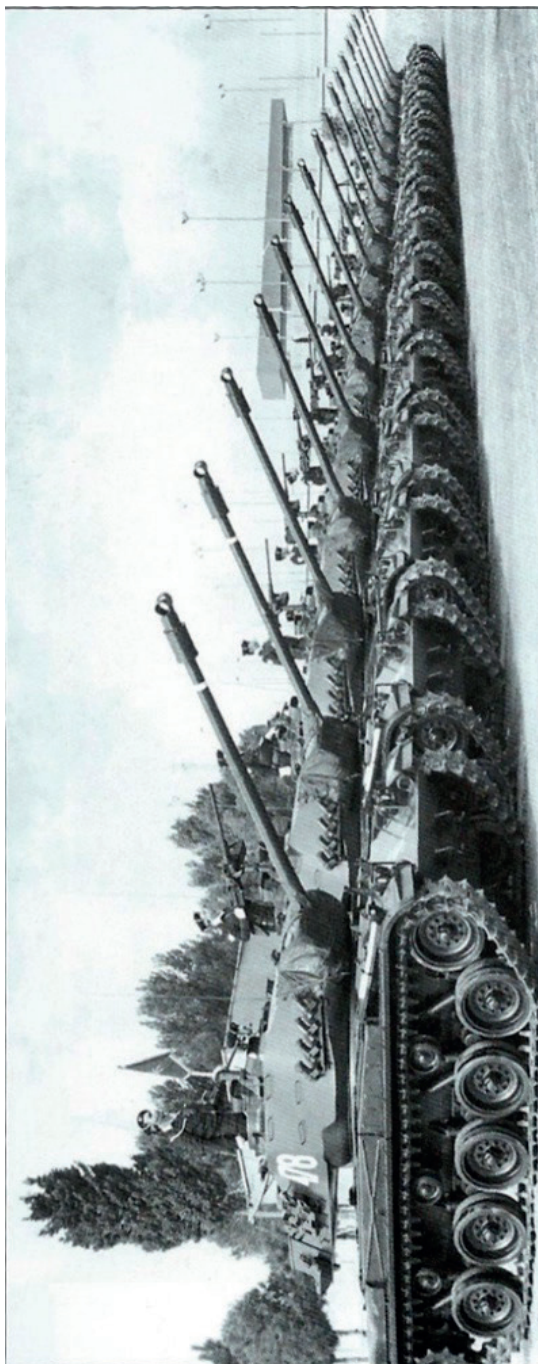
No cabe duda de que en 1970 prácticamente estaba asentada la estructura de las unidades «rápidas», todavía con importantes falta de materiales y los carros ciertamente envejecidos. Mientras Estado Unidos y Europa habían avanzado en modelos de nueva generación, los carros en España ya contaban en su mayoría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



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Poco después llegaron dos nuevos grupos autopropulsados M-109 A-1. Uno pasó al grupo XI que todavía seguía con sus piezas de 105 remolcadas y el otro al grupo XII que envió sus M-109 a revisión en Segovia. La artillería de la división acorazada se había modernizado sensiblemente aunque el grupo de cañones de 175 no era el más adecuado para una unidad acorazada<sup>22</sup>. Parece ser que al nuevo grupo llegado al Goloso se le retiraron gran parte de sus transmisiones para los M-48 a los que les faltaban las emisoras internas de sección. En 1974 se adquirieron cuatro grandes piezas M-55 de 203, que jamás abandonaron Segovia.

### *Los carros de combate vuelven al Sáhara*

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

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

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



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

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

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

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



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

grupo de artillería XII, con sus baterías a cuatro piezas, que como hemos citado acababa de recibir los M-109. Todavía hubo tiempo para recibir ocho vehículos blindados Panhard M-3 VTT portapersonal que, en contra de lo aceptado habitualmente, no se repartieron entre los dos grupos de caballería, sino que todos fueron destinados al grupo del 3º Tercio, tal y como consta en su historial. Estos vehículos se recibieron al final del verano de 1975 y apenas pudieron ser utilizados, ya que en noviembre se dieron las órdenes de evacuación del territorio en la denominada operación Golondrina que terminó en los primeros días de 1976<sup>23</sup>.

### *LA RENOVACIÓN DEL PARQUE DE CARROS*

#### *El punto de partida*

En 1975 nuestro parque estaba totalmente desfasado. En esos momentos se disponía en números redondos de:

- 190 carros M-41
- 380 carros M-47
- 114 carros M-48 y M-48 A/1
- 19 carros AMX-30

A pesar de que el parque de carros se había quedado anticuado, la llegada de nuevos medios mecanizados había conseguido un parque ciertamente numeroso de M-113, en muy buen estado (la mitad nuevos), con unos 500 ejemplares en total. Por su parte la artillería autopropulsada, salvo las antiguas piezas M-44, disponía de tres grupos de artillería M-109 y M-109 A-1, uno de cañones M-107 de 175 y el equivalente a otros tres de las recién llegadas del model M-108.

Por todo ello, se acometió la renovación de los carros con estos criterios:

- Dejar los M-41 como estaban, salvo hacer alguna prueba para otros sistemas de armas
- Transformar los M-47 y M-48 a cargo de la entonces factoría de Chrysler (luego Talbot)
- Fabricación española de 180 AMX-30 con fabricación de motores, cajas de cambio y sistemas en diferentes factorías nacionales y el montaje final en Las Canteras, Sevilla.

<sup>23</sup> Los 18 carros de la Bakali fueron entregados al regimiento Wad-Ras que ya estaba recibiendo los primeros de fabricación nacional. Poco después se enviaron 14 carros franceses a unidades de enseñanza quedando el regimiento con 4 carros franceses y 50 españoles.

*La fabricación del AMX-30*

En 1972 se contrató la fabricación del AMX-30 en fábricas españolas. El programa inicial del AMX-30 comenzó con la fabricación de 180 carros que se sumaron así a los 19 originales franceses (realmente 18, porque el carro 19 se utilizó posteriormente para un prototipo de modernización). En mayo de 1976 el regimiento Wad-Ras 55 presentó su batallón de AMX-30 en el desfile madrileño. Al año siguiente le correspondió el turno al regimiento Alcázar de Toledo n.º 61 y al regimiento de caballería Villaviciosa n.º 14. Por todo ello, en 1978 la división acorazada tenía unificados todos sus carros. Los 180 carros «españoles» quedaban distribuidos con 23 al regimiento Villaviciosa, 50 al regimiento Wad-Ras, 104 al regimiento Alcázar, quedando 3 en otras situaciones. Los 19 franceses se encontraban 4 en el regimiento Wad-Ras, 10 en las academias, uno en el politécnico y 4 en otras situaciones



**A finales de 1977 la DAC contaba en plantilla con casi 200 AMX-30 (Museo Goloso)**

Los carros que hemos considerado en el apartado "otras situaciones" muy probablemente se entregaron a la entonces Escuela de Automóviles del Ejército de Tierra, que sería la encargada de la formación de los conductores, tanto en simuladores como en tareas de mantenimiento y conducción en la pista de carros. Recibió además seis barcazas para prácticas, cuatro iniciales francesas y dos ya fabricadas en España. Se adquirieron además 10 carros de recuperación AMX-30 D. El nuevo carro tuvo sus defectos y virtudes quizá en mayor grado que otros, por lo que tuvieron sus detractores y defensores. No fue un carro fácil.



Con la entrega en 1977 de los AMX-30 quedaron sobrantes todos los carros M-48 y M-48 A/1 del regimiento Alcázar de Toledo. Fueron destinados 23 carros a cada uno de los regimientos de caballería de Ceuta y Melilla (17 para el escuadrón de carros y 6 para el ligero). Los carros de Melilla llegaron el 11 de octubre de 1977 en el L-13 Conde del Venadito, que al anochecer partía para Málaga con los viejos M-47 a la Chrysler. Los demás pasaron a base, aunque 24 estuvieron temporalmente en el regimiento Pavía mientras se completaba la transformación de sus carros<sup>24</sup>. Los antiguos 23 M-41 del Villaviciosa se entregaron para completar las plantillas de los Regimientos Numancia 9 y España 11 que de esta forma dispusieron de carros para su escuadrón ligero y los de plana mayor. Muy probablemente el ejemplar que se puede ver hoy en el Museo del Ferrocarril en Monforte de Lemos, es uno de estos carros asignados al España 11. También se constituyó una sección que pasó a formar parte del grupo ligero DOT VI de Vitoria.

### *La modernización de los carros norteamericanos*

A partir de 1974 se acometió la «modernización» de los carros M-47. Su parte fundamental se centró en la sustitución del grupo motopropulsor por un motor de gas oil y la revisión de los trenes de rodaje. Otra modificación visible fue la eliminación del puesto de tirador de la ametralladora de proa. No se hizo ninguna modificación en la torre, que continuó con su armamento y sistemas de puntería. El programa de modernización, que afectó a 330 carros, duró cuatro años: 110 en los años 1975 y 1976, 70 en 1977 y 40 en 1978. Muy probablemente, el regimiento Wad-Ras 55 (denominado desde 1974 Uad Ras), recibiría algunos ejemplares antes de recibir los AMX-30<sup>25</sup>. Los primeros carros transformados fueron denominados M-47 E y el resto se denominó M-47 E-1. Sus diferencias externas eran mínimas.

Este plan de modernización junto a la sustitución de los carros M-48 de la división acorazada por los AMX-30, produjo un amplio movimiento de carros desde las unidades hasta fábrica e incluso el intercambio de carros entre unidades a fin de disponer un mínimo entre las entregas y las nuevas recepciones.

El programa continuó a partir de 1979 con los carros M-48. En ellos no solamente se sustituyó el grupo motopropulsor, sino que también se le sustituyó el cañón de 90 por uno de 105 (que aunque se denominó M-68, al

<sup>24</sup> Si bien es conocido el traslado de estos carros a Ceuta y Melilla, fue un hecho muy poco conocido los M-48 llegados al campamento de Ontígola de Aranjuez. Los documentos gráficos son muy escasos.

<sup>25</sup> Este dato no lo tenemos completamente confirmado, aunque hay un estadillo de la 4ª sección de la Brigada Jarama especificando que Pavía recibió 12 carros M-47 E del Wad-Ras.



**El M-47 E no aportó modernidad en su torre, pero acabó con el sufrimiento de tripulaciones.  
(Archivo Regimiento Numancia)**

parecer no lo era) y se le renovaron todos los sistemas de dirección de tiro. Inicialmente se denominaron M-48 A5/E y alcanzó a 110 carros del total de 114 recibidos, quedando 4 sin transformar por causas diversas. Además se transformaron los 16 M-48 que disponía el Tercio de Armada, aunque estos lo fueron al modelo A/3, sin cambiar el cañón. Estos 110 carros formaron un batallón en el regimiento Soria n.º 9, otros 50 volvieron a Ceuta y Melilla y otros pasaron a los regimientos de instrucción de Toledo y Valladolid.

Por estas fechas se suprimió el carro n.º 17 de cada compañía. Nunca se supo a ciencia cierta cuál era su función, aunque los más entendidos sostenían que era el carro para los observadores de artillería. Dado que no se tiene constancia de que se utilizase alguna vez con tal fin, no dejaban de ser carros «desocupados» y que con todos ellos se podían completar plantillas. Las compañías pasaron a disponer de 16 carros y el batallón de 51.

Finalmente el cuadro de 1980 quedaba de la siguiente manera.

<b>CUADRANTE GENERAL APROXIMADO DE CARROS DE COMBATE 1980</b>						
		<b>M-41</b>	<b>M-47</b>	<b>M-47 E</b>	<b>M-48 A/5</b>	<b>AMX-30</b>
<b>Brunete 1</b>	Alcázar Toledo 61					102
	Wad Ras 55					51
	Villaviciosa 14					23
<b>G. Bueno 2</b>	Castilla 16			51		
	Soria 9				51	
	Sagunto 7			23		
<b>Maestrazgo 3</b>	Vizcaya 21			51		
	España 18			51		
	Lusitania 8			23		
<b>Jarama</b>	Santiago 1	23				
	Pavía 4			40		
	Almansa 5			40		
	Farnesio 12			40		
<b>Urgel 4</b>	Numancia 9	26				
<b>Navarra 6</b>	España 11	26				
<b>Ceuta</b>	Montesa 3				25	
<b>Melilla</b>	Alcántara 10				25	
<b>Otros</b>	Bases/Enseñanza	102	46	11	9	23
<b>Total</b>		<b>185</b>	<b>46</b>	<b>330</b>	<b>110</b>	<b>199</b>

*Nuevas adquisiciones*

En 1980 se adquirió un nuevo batallón de carros procedente de Alemania con 54 carros M-48 A/2C de motor de gasolina y cañón de 90. Su telémetro ya era de coincidencia y su característica externa más notable era que llevaban tres rodillos de apoyo en lugar de los cinco de los modelos anteriores, así como lanza fumígenos, muy típicos en las torres alemanas. Fueron también transformados en el modelo A/5 y encuadrados sobre 1983 en la Brigada de Reserva de Almería que en principio no tenía carros, por lo que sus primeros componentes procedieron los distintos batallones motorizados<sup>26</sup>.

Más adelante esta brigada se transformó en la motorizada XXIII y fueron reactivados los regimientos de infantería Aragón n.º 17 y Granada n.º 34, quedando el batallón de carros integrado en este último como batallón Almería IV/34.

Finalmente los carros fueron actualizados con otras mejoras realizadas a partir de 1983 que afectaron a los 110 de procedencia «española» (con cinco rodillos de apoyo) y a los 54 de procedencia alemana sumando un total de 164 carros M-48 A/5 E1. Estos carros fueron los mejores que dispuso nuestro ejército hasta mediados los años noventa en que llegaron los M-60. Pero estos M-60 no venían en las mejores condiciones y tuvieron que pasar por un largo período de reconstrucción en las bases.



**Nuevos carristas en Almería (Colección general Martín Aragonés)**

<sup>26</sup> La Brigada de Reserva fue creada en 1966. El cuartel general estaba en Málaga y disponía de los regimientos de infantería Extremadura 15 en Algeciras y Aragón 17 en Málaga, el regimiento de artillería 15 en Cádiz y el batallón de ingenieros. Sobre 1978 se agrupó completa en Almería, estructurada directamente en tres batallones: Nápoles I, Aragón II y Extremadura III, un grupo de artillería (el II/15) y el batallón de ingenieros.

Las empresas presentaron dos proyectos para un prototipo de carro de recuperación y otro como carro de zapador con carros M-47. El proyecto no pasó de ahí y hubo que esperar casi 10 años para que fuera retomado.

También se compraron en Italia un centenar de viejos M-47 casi en estado de desguace. Su traslado, al parecer al parque de ingenieros, se hizo con las góndolas de la Agrupación Logística n.º 1. Realmente solo se necesitaban los chasis pues se pretendió reconvertirlos en carros de zapadores, carros puente y carros grúa. Sin embargo, no se aprobó ningún proyecto con ellos. Dado que el único carro M-47 original que nos consta, es el «carro 225 del Wad-Ras» situado en el campamento de Viator al que ya se ha hecho referencia, actualmente varios ejemplares «italianos» recuerdan los M-47 españoles originales en las salas históricas. Son fácilmente reconocibles por disponer en sus torres unas acanaladuras en forma de V para recoger el agua de lluvia.

Finalizada la primera fase de la fabricación del AMX-30, se inició la segunda con 100 nuevas unidades y cuatro barcasas de enseñanza. Fueron entregados a partir de 1981 a los regimientos Castilla 16 y España 18, que entregaron sus M-47 E. De esta forma llegaron a Cartagena y a Badajoz un total de 47 AMX-30 (3 compañías a 15 y dos en la plana mayor). Los carros sustituidos pasaron a relevar a los pocos M-41 que quedaban en servicio en los regimientos de caballería Santiago, Numancia y España.

### *El carro ligero desaparece del campo de batalla*

Aunque realmente el M-47 E seguía con el mismo peso, su nuevo grupo motopropulsor de gas oil más potente le convertía en un carro mucho más ágil y maniobrero que en su versión de motor gasolina. Por ello, el concepto de carro ligero y carro medio que venía a marcar una diferencia entre los carros de infantería y los de caballería desapareció por completo. La experiencia previa en la división acorazada con el mismo carro tanto en el regimiento «ligero» de caballería como en los batallones de carros, con la misma velocidad y agilidad terminaron con este concepto, muy artificial ya en los años que nos ocupan.

Un carro de 45 toneladas, con autonomía, un poderoso motor y un cañón de calibre de 90 a 105 tenía las mismas ventajas motrices que un antiguo carro ligero totalmente superado. Por ello los carros M-41 se fueron retirando progresivamente de los regimientos siendo sustituidos en su mayoría por los M-47E, que también dotaban a escuadrones de carros y batallones de infantería. Como además había habido un incremento de 200 carros AMX-30 y de 54 nuevos M-48, comenzaba a haber carros para todos. Por

su parte el regimiento ligero de caballería seguiría disponiendo de 23 carros y el regimiento acorazado alcanzaría los 41, dos en la plana mayor, siete en el escuadrón ligero y 32 en los dos escuadrones de carros medios.

### *El final de los carros M-41 y la transformación de los últimos M-47*

Los carros M-41 retirados fueron pasando a los nueve grupos DOT peninsulares, que no solamente pusieron en armas aquella sección que estaba en cuadros, sino que además aumentaron en años sucesivos hasta alcanzar un escuadrón de 16 carros. Con este nuevo escuadrón y el escuadrón ligero dotado con 13 autoametralladoras Panhard, aquellos grupitos de 1965 dotados solamente de un escuadrón de jeeps, se habían transformado casi en un regimiento de caballería. Pero ya se veía en el horizonte una nueva reorganización que suprimiría todas estas unidades. Es cierto que en 1985 estos carros no tenían proyección alguna de futuro y las Panhard quedaban muy limitadas, aunque algunas fueran seminuevas.



**Escuadrón M-41 del Grupo Ligero de Caballería DOT VI en Araca (internet)**

Finalizado el programa de modernización de los M-48 quedaban todavía 46 viejos carros M-47. Se decidió modernizarlos también, aunque en este caso se les sustituyó el armamento por un cañón de 105. Esta última transformación se realizó ya en el albor de la nueva reorganización y fueron destinados a Córdoba donde se constituiría el nuevo regimiento Córdoba n.º 10 que formó el único batallón con el modelo M-47 E2. Fueran muy nuevos o muy viejos, la incipiente fuerza acorazada de 1940 alcanzaba más de un millar de carros de

combate. Sumando las autoametralladoras y el nuevo, aunque breve, destino de los viejos M-41, prácticamente toda España era carrista. Para entonces llegaron también nuevos tratados internacionales que limitarían el número de carros.

### *Los blindados de ruedas BMR y VEC*

Desde 1970 se comenzó a estudiar la fabricación nacional de un vehículo blindado de ruedas, que complementaría la familia de vehículos M-113 procedente de Estados Unidos. De esta manera ya se probaron en 1974 diversos prototipos que dieron lugar al Blindado Medio de Ruedas (BMR-600), cuya producción comenzó en 1979 y que posteriormente formó una nueva familia de blindados de fabricación española con diversidad de modelos. El modelo portapersonal tenía previsto como elemento de fuego una ametralladora de 12,70 accionada desde el interior del vehículo. Al igual que ocurrió con la torres de los VEC, en los primeros años hubo unidades que los recibieron con el alojamiento «tapado», otras con un afuste con una MG-42 y otras con afustes externos de 12,70 hasta disponer del afuste definitivo.

Basado en este modelo comenzaron las pruebas para conseguir un vehículo especial para la caballería, dotado de una torre de combate. Con ello se conseguiría la protección y potencia de fuego a los exploradores de caballería, hasta entonces expuestos en los ágiles, pero vulnerables vehículos ligeros armados de fusiles de asalto y ametralladoras ligeras. El vehículo era básicamente el mismo del BMR con las modificaciones pertinentes para alojar la torre de combate y dos exploradores. La producción comenzó sin haber definido la torre de combate.

Inicialmente se adquirieron 32 ejemplares de una torre «Otto Melara» con un cañón de 20 para los escuadrones ligeros de Ceuta y Melilla y se evaluaron otras torres. Mientras tanto, la cadena de producción seguía en marcha y desde finales de 1984 se comenzaron a entregar a los regimientos ligeros de caballería 48 vehículos (16 por escuadrón ligero) que se entregaron con una gran plancha de conglomerado de madera que cubría el alojamiento de la futura torre. Así estuvieron varios años, inútiles para su misión, sirviendo de instrucción de conductores. En el regimiento Villaviciosa, por la impaciencia de sus jefes, la tapa de madera se sustituyó por una chapa metálica construida en los talleres, al menos para dos secciones. Estaba dotada con una escotilla, un afuste para una MG-42 (hubo que pedir al parque una pieza de «engarce»), un soporte para una caja de munición y una base de antena conectada a una PRC de los antiguos exploradores, situada de la mejor forma posible en el interior para el enlace mínimo entre capitán y jefes de sección. Con ello se daba una

sensación de vehículo «operativo». Además, su gran ventaja era «acercar» al jefe de vehículo al conductor, y poder dirigirlo mejor al no estar dotado ninguno de ellos con elementos de interfonía. El dicho cuartelero la denominó la tapa operativa transitoria. El resto de regimientos prefirió esperar.



**La «Tapa Operativa Transitoria» de los VEC del Villaviciosa 14**

Tras su paso por Ceuta y Melilla los VEC con torre de 20 se recibieron en el regimiento Santiago y Grupo Reyes Católicos, que a su vez también recibía los primeros con la torre H-90, al igual que al regimiento Sagunto. A la disolución de este último en 1986 también llegaron 14 al regimiento Almansa y siguió la entrega por el regimiento Villaviciosa entre 1988 y 1989. Finalmente los regimientos se dotaron con la definitiva torre TC-25 con cañón de 25<sup>27</sup>.

## *CONCLUSIÓN*

De aquellos pequeños carros Panzer-I, Fiat-Ansaldo y T-26 B se había pasado cuarenta años más tarde a los poderosos AMX-30 y M-48 A-5. La potencia de sus cañones había aumentado hasta los 105 milímetros y su peso a unas 40 toneladas. Los nuevos motores les concedían una importante velocidad, un menor consumo y por tanto mucha más autonomía.

De unos pequeños regimientos independientes se había pasado a constituir siete brigadas rápidas y móviles. La conjunción de los carros y fusileros

<sup>27</sup> Con esta nueva dotación de vehículos los regimientos ligeros (48 VEC y 23 carros), paradójicamente, pasaron a ser más pesados que los regimientos acorazados (41 carros).





Los ingenieros y sus carros puente sobre chasis de M-60 (autor, mayo de 1970)

de las brigadas les permitían romper, profundizar y explotar el éxito. Había una nueva artillería autopropulsada y medios lanzapuentes de ingenieros.

De unos pocos cuadros de mando destinados en carros dentro de un gran ejército a pie y a caballo, muy centrados en el área de Madrid, se había pasado a que todo el ejército español era carrista. De Madrid se habían extendido a Badajoz, Sevilla, Córdoba, Almería, Valencia, Cartagena, Barcelona, Burgos, Salamanca, León, Valladolid, Ceuta, Melilla así como en los grupos ligeros de Madrid, Córdoba, Alcoy, Gerona, Zaragoza, Vitoria, Gijón, Lugo, Jaén, Mallorca y Canarias (estos dos últimos solo con autoame-tralladoras Panhard). Entre todos ellos no había diferencia táctica o técnica o de calidad de tripulaciones. Podemos resumir que la organización y medios de las fuerzas acorazadas habían alcanzado su madurez<sup>28</sup>.

A partir de octubre de 1982 se iniciaba un nuevo ciclo político en España que produciría muchos cambios en la estructura de los ejércitos. Las regiones militares con sus atribuciones del capitán general pasaron al centro de la atención política. El ejército sería nuevamente reducido, aunque en cierta medida los militares consiguieron (como en muchas ocasiones), que aunque el número de regimientos disminuyera, el número de batallones se mantuviera más o menos estable. La nueva reforma quedó plenamente formalizada en 1987.

Pero entraban otros problemas tal cual era la disminución del tiempo en filas del soldado, lo que llevó a una especie de «subasta» entre los partidos para ver quien rebajaba más la duración del Servicio Militar. Como consecuencia de todo ello, la nueva reorganización surgida del llamado plan de modernización del Ejército de Tierra tuvo que ser nuevamente modificado en 1995. Y en ese año la reducción llegó a ser importante con un sistema de coberturas de plantilla que parecían imposibles de reducir... Y también se redujeron en el nuevo milenio.

Aún así, las unidades y medios acorazados siguieron su nueva trayectoria.

#### *Agradecimientos*

*El autor desea agradecer a los centenares de oficiales, suboficiales y soldados que desde 1980 ofrecieron pacientemente sus testimonios sobre detalles de su unidad. Y un recuerdo emocionado a los que partieron al cielo de los carristas.*

<sup>28</sup> En 1980 no solamente se había conseguido que España tuviera carros más o menos modernos, sino que fundamentalmente se había conseguido disponer una instrucción de unidades acorazadas/mecanizadas muy eficientes. De esta forma, cuando llegaron carros más modernos, una década más tarde, la base de las unidades estaba asentada.

## BIBLIOGRAFÍA

- CANDIL MUÑOZ, Antonio: *Carros de combate, evolución, presente y futuro*. 1999.
- DÍAZ CABO, David: *Ruedas y cadenas del Ejército español 1953-2021*. 2022
- INSTITUCIONAL El Gobierno informa. Editorial Junta Interministerial Conmemoradora de los 25 años de paz española, 1964.
- MANRIQUE, José María y MOLINA FRANCO, Lucas: *La Brunete*. Quirón Ediciones.
- MARÍN GUTIÉRREZ, Francisco y MATA DUASO, José María: *Carros de Combate y Vehículos de Cadenas del Ejército Español. Un Siglo de Historia*. Editorial Quirón (diversos volúmenes).
- : *Atlas ilustrado de Vehículos blindados en España*. Susaeta Ediciones.
- MAZARRASA COLL, Javier de: *Blindados en España II, 1939-1960, la difícil postguerra*. Quirón ediciones. 1995
- : *Carro de combate AMX-30E*. Edición propia, 1990.
- MOLINA FRANCO, Lucas: *Panzer IV y StuG III en España*. Galland Books.
- ZALOGA, Steven J.: *The M47 and M48 Patton Tanks*. Oxford: Osprey Publishing, 1999.

**Otras fuentes bibliográficas**

Anuarios Militares y Escalillas  
 Colecciones Legislativas  
 Documentos internos del Estado Mayor Central  
 Diarios Oficiales  
 Instrucciones Generales sobre reorganización  
 Revista *Ejército*  
 Revista *Jarama*  
 Revista de Historia Militar