

## MORFOLOGÍA Y ESTÉTICA DEL CARRISTA

*Miscelánea de un soldado «distinto», un soldado centenario*

Óscar BRUÑA ROYO<sup>1</sup>



**Homenaje al soldado de carros, subteniente de Intendencia, José Joaquín Parrón Álvarez. Archivo Militar de Ávila**

<sup>1</sup> Empleado-especialista. Sector industrial de la aeronáutica. Reservista de Caballería.

*RESUMEN*

Apretado repaso global a la centenaria conmemoración en el Ejército español (desde 1922 hasta el primer cuarto del nuevo siglo XXI –2022–) de la llegada, incorporación, formación y entrada en combate de los primeros carros de asalto (sean el Renault FT-17 o el Schneider CA-1) en el histórico marco del conflicto colonial, que por entonces, se desarrollaba en el protectorado norteafricano del Marruecos español, hasta nuestros pasados días más inmediatos en el tiempo (representados por el «Leopardo» 2-E como máximo y más potente ariete del actual sistema blindado-acorazado en servicio).

Tomando como histórico hilo conductor del relato (y haciéndolo en primer plano) la figura del carrista, nombre del soldado llamado a tripular tan revolucionario ingenio militar y factor fundamental en el mismo, su perfil, peculiaridades y entorno generales, terminarán convirtiéndolo a lo largo del tiempo en un combatiente, sino especial, desde luego, «distinto» al resto del conjunto, aunque siempre estrechamente ligado a quienes –por extensión– serían llamados a apoyar, cubrir o complementar directamente su acción a través de muy diversas y variadas disciplinas o especialidades, requiriendo para ello la incorporación y uso de un variopinto catálogo de vehículos especialmente concebidos para tales menesteres.

Unos industrialmente fabricados, o bien, producto de las ocasionales necesidades de cada momento o periodo histórico del que se trate, sean como camiones protegidos, autoametralladoras, transportes semiorugas o acorazados, piezas de artillería autopropulsada o maquinaria para el acondicionamiento del terrero. Todos ellos, terminarán siendo envueltos bajo un común denominador, aquel conocido como Espíritu de Cuerpo, y que será tangiblemente manifestado a través de una variopinta diversidad de característicos e inequívocos elementos particulares, como puedan ser –en primera instancia– los emblemas, distintivos o escudos; en formatos, hechuras y composiciones no siempre atendiendo a una reglamentada disposición oficial, y que en muchos casos –acorde al devenir de los tiempos– llegarán a «saltar» artísticamente con mayor o menor fortuna plástica, sobre las frías corazas de unas máquinas, en ciertos periodos, oportunamente «adaptadas» estética y cromáticamente por las unidades encartadas, al ambiente o escenario de intervención, mediante la combinación de unos adecuados colores de enmascaramiento, junto a los pertinentes elementos tácticos de identificación.

A modo de colofón, encarnado mediante el característico uniforme azul mahón en unión de la inequívoca boina negra –ambos consagrados mediante el Reglamento de Uniformidad del Ejército de Tierra de 1943–

constituirán durante prácticamente la mitad del centenario periodo, la genuina e inconfundible «carta de presentación» personal de las unidades carristas, la cual, hoy en día sigue despertando curiosidad e interés, cuando las uniformidades mimetizadas han terminado por eclipsar otro tipo de habituales atuendos, y porque así mismo, constituye una válida vía de estudio que ayuda a comprender cronológicamente la evolución de las unidades acorazado-mecanizadas españolas, su transformación y las condiciones en las que tuvieron que llevarlas a cabo.

*PALABRAS CLAVE:* Mimetizado, Emblema, Azul mahón, Boina carrista, Distintivo.

### *ABSTRACT*

Compressed global review of the centenary commemoration in the Spanish Army (from 1922 to the first quarter of the new twenty-first century –2022–) of the arrival, incorporation, training and entry into combat of the first assault tanks (be it the Renault FT-17 or the Schneider CA-1) in the historical framework of the colonial conflict, which at that time was taking place in the North African protectorate of Spanish Morocco, until our most immediate past days in time (represented by the "Leopard" 2-E as maximum and most powerful vanguard of the current tank-armoured system in service).

Taking as the historical thread of the story (and making it in the foreground) the figure of the tanker, the soldier tasked to man such a revolutionary military device and a fundamental factor in it, his profile, peculiarities and general environment, will end up converting him throughout the time in a combatant, but a special one, of course, "different" from the rest of the group, although always closely linked to those who –by extension– would be called to directly support, cover or complement their action through very diverse and varied disciplines or specialties, requiring for this the incorporation and use of a multi-coloured catalog of vehicles specially conceived for such tasks.

Some industrially manufactured, or else, product of the occasional needs of each moment or historical period in question, whether as protected trucks, machine guns, semi-tracked or armored transport, self-propelled artillery pieces or terrain-conditioning machinery. All of them will end up being wrapped under a common denominator, the one known as «Esprit de Corps», and that will be clearly manifested through a varied diversity of characteristic and unequivocal particular elements, such as –in the first

instance— the emblems, badges or shields; in formats, shapes and compositions not always conforming to a regulated official disposition, and that in many cases —according to the evolution of the times— came to "jump" artistically with greater or lesser plastic fortune, on the cold armor of some machines, in certain periods, opportunely "adapted" aesthetically and chromatically by the responsible units, to the environment or scenario of intervention, through the combination of suitable masking colors, together with the pertinent tactical elements of identification.

To finish up, embodied by the characteristic denim blue uniform together with the unequivocal black beret —both consecrated by the Army Uniform Regulations of 1943— they will constitute during practically half of the centennial period, the genuine and unmistakable «letter of personal presentation» of the tank units, which today continues to arouse curiosity and interest, when camouflaged uniforms have ended up overshadowing other types of usual outfits, and because likewise, it constitutes a valid avenue of study that helps to understand chronologically the evolution of the Spanish armoured-mechanized units, their transformation and the conditions in which they had to carry them out.

*KEY WORDS:* Camouflaged, Emblem, Denim blue, Tanker beret, Distinctive.

\* \* \* \* \*

### *PROLEGÓMENOS*

Un solitario carro ligero de combate y asalto Renault FT-17<sup>2</sup> llegado a territorio español el 23 de junio de 1919, adquirido en el país vecino gracias al beneplácito del propio gobierno francés y por el que se ha de desembolsar un total de 46.736,27 Pts. de la época —equivalentes a unos 58.850 FF—, marca en el tiempo el primer encuentro físico (aunque no menos testimonial) entre el Ejército español, y uno de los revolucionarios nuevos ingenios tecnológicos de aplicación y uso militar. Aun siendo ciertamente espartanos, torpes y muy limitados en muchos aspectos, su inesperada y

<sup>2</sup> Armado con una ametralladora Hotchkiss de 8 mm. en torre poligonal o Mod. Berliet, único que llegará a presentar ésta configuración.

sorpresiva irrupción sobre los castigados campos de batalla europeos, contribuyó en gran medida a dinamizar el acontecer y las formas en las que, hasta entonces, se entendían y desarrollaban los combates.

De esta manera, generaron así a futuro la apertura de nuevos planteamientos, formas y tácticas (no siempre comunes, ni tampoco percibidas por igual) de como desenvolver a las tropas en campaña, y a los que –en modo alguno– resultaba ajeno el Estado Mayor Central, haciéndose eco de los mismos, al realizar desde la privilegiada situación de neutralidad mantenida por España respecto de la conflagración europea, todos aquellos estudios, consideraciones e informes pertinentes.

Todo ello encaminado, no solo a darles entrada y desarrollarlos en la medida de las posibilidades, sino también, paralelamente, procurando en tanto dotar a las tropas de los recursos de acción más modernos y eficaces, aprovechando el amparo que brindara una relativa bonanza económica (más ficticia que real) y que, de una parte, pronto comenzará a ser dilapidada por un recrudescimiento general de la tensa situación armada generada en el protectorado norteafricano de Marruecos contra las insurgentes kábilas nativas harkeñas, y el tremendo gasto que supondrá para las arcas públicas (sobre todo, después del alarmante derrumbamiento de las posiciones en la zona oriental del mismo en el mes de julio de 1921, y con ella, el final desastre que acontecerá en Annual).

De otra parte (por contra) favoreciendo así que un interesado gobierno francés (igualmente preocupado por la situación creada en el protectorado y el cómo podría repercutir en su zona de administración e influencia), decida finalmente replantear su postura, levantando dos años y medio después, las restricciones de venta a España de ciertos pertrechos y materiales de combate, entre los que se encuentran los carros de asalto, a los que se le modificó su estatus tras la primera –y hasta entonces, única– compra, pasando seguidamente a consideración de material estratégico<sup>3</sup>.

Durante el transcurso del referido espacio de tiempo, éste es, desde la adquisición del primigenio carro que nos ocupa, y los ulteriores once nuevos ejemplares que terminarán siendo finalmente adquiridos vía oficial, y cuya recepción se producirá a finales de 1921, el revolucionario nuevo vehículo es protagonista de diversos eventos, tanto militares como de ámbito social, dada la gran expectación y curiosidad generales que despiertan sus públicas apariciones. Sobresale entre ellas la presentación que, del mismo, se hace el

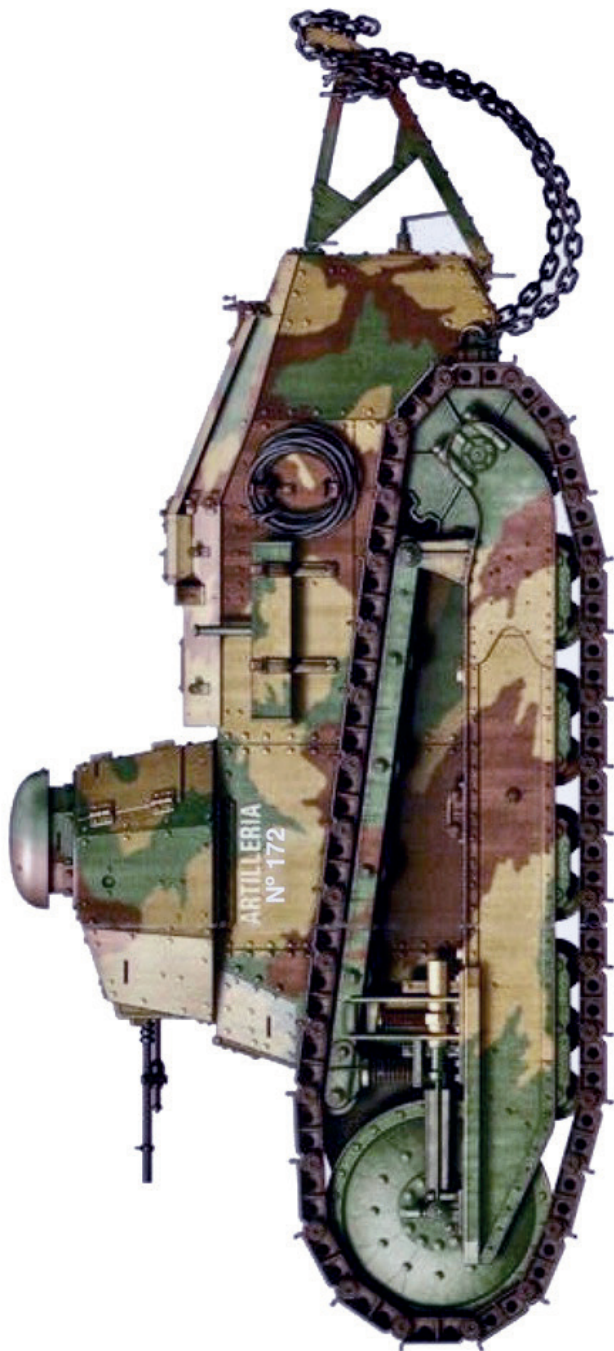
<sup>3</sup> Una orden de nueva compra firmada en agosto de 1919 por S.M. el rey Alfonso XIII, autorizaba al Ministerio de la Guerra a comprar diez nuevos carros de asalto, ocho de ellos armados con ametralladora y dos con cañón de 37 mm., así como sus respectivas municiones. La adquisición quedó en suspenso.

25 de junio a S.M. el rey D. Alfonso XIII en los terrenos próximos al Campamento militar de Carabanchel, al SO de Madrid, donde tiene domiciliada su sede la Escuela Central de Tiro; centro docente en el que es depositado finalmente el carro, adscribiéndolo a su Tercera Sección –Infantería– para ulteriores evaluaciones, así como la impartición de los preceptivos cursos de aptitud, capacitación y adiestramiento del personal llamado no solo a tripular este tipo de ingenios, sino también sustentarlos técnicamente.

Igualmente es de destacar la demostración dinámica ante las Comisiones Parlamentarias que, en el mismo paraje a fecha 12 de abril del año siguiente, y por expresa invitación del Ministro de la Guerra D. Luis de Marichalar y Monreal, efectúa un carro al que la superioridad termina por atribuirle tales grados de relevancia y transcendencia, que ni siquiera ha reparado en suprimirle el atuendo mimetizado de enmascaramiento francés (uno de los varios patrones existentes) que todavía presenta y que utilizara durante la I G.M. Este apropiado camuflaje resulta estar compuesto por unas grandes manchas sinuosamente irregulares –pero de bordes perfectamente delimitados, incluso acentuados en negro por algunos tramos– superficialmente repartidas en el conjunto de la torre/barcaza, combinando de forma estéticamente equilibrada colores verdes y marrones sobre una base ocre; resultando una oportuna librea que destaca frente al monocolor gris plomo reglamentario de la época, y en el que por lo general, está imprimado todo el material pesado así como el resto de los arzones, carruajes y vehículos de tracción mecánica del parque automóvil militar español, y que nunca se perderá hasta la total conclusión de las operaciones en la campaña del Rif, y la ulterior repatriación a territorio peninsular metropolitano en julio de 1926, de los efectivos supervivientes.

No deja de resultar ciertamente llamativo y no menos curioso en estos prolegómenos centenarios, la inicial inscripción identificativa que le es aplicada a éste pionero carro, ARTILLERIA, rotulada en blanco directamente sobre el camuflaje, por ambos flancos de la barcaza y por debajo de la torre junto al ordinal N.º 172; guarismo que constituye el número de registro particular asignado al mismo, dentro del estadillo general del Servicio de Automovilismo Militar, dado que fue –en primera instancia– una Comisión de Artillería<sup>4</sup> la encargada de la recepción, trasladado a instalaciones castrenses, tramites administrativo burocráticos y primeras evaluaciones/valoraciones prácticas del nuevo ingenio mecánico armado.

<sup>4</sup> Comisión presidida por el Cor. D. Ramón Acha. Debe de considerarse, que tradicionalmente la Artillería ha constituido en primera instancia, el Arma facultada para la adquisición y posterior evaluación de todo tipo de armas de nueva incorporación y uso por el ejército, independientemente que sean blancas o de fuego.



Aspecto del Renault FT-17, adquirido en el mes de junio de 1919.  
Históricamente, primer carro de combate del Ejército español (Ed. Quirón)



Es posteriormente asignado a la Sección de Infantería de la ECT, al entender el Estado Mayor Central (percepción sea o no equivocada, aunque plenamente vigente en la época) que frente a otras muchas consideraciones, y las amplias posibilidades alternativas que brinda tanto su encuadramiento así como el empleo operativo –bien inmediato como a futuro, aunque no sean en ciertos casos coincidentes a como las aprecian otros ejércitos del entorno geográfico bajo una visión táctica de empleo muy determinada– los carros constituyen (por su morfología, arquitectura y configuración) una especie de parapetos dinámicos, armados y fuertes, cuyo movimiento, permite acompañar de forma cercana a la infantería clásica a pie, sirviéndola –además– de protección llegada la necesidad, pudiéndose encontrar aquí, el histórico punto de inflexión contrapuesto a la doctrina de una caballería, cuyo secular apego al noble bruto, animal del que nace su misma propia existencia y razón, quizás no permite (o no se considera) en estos, el momento de abordar otro tipo de nuevos planteamientos de evolución, que no sean aquellos que tengan al propio equino como eje de los mismos y al jinete en última instancia como su soldado.

#### *DESDE LA FUNDACIÓN HASTA LA REFORMA REPUBLICANA 1922-1931*

##### *Primeras unidades carristas y otras afines*

Tras la dramática debacle registrada en el mes julio de 1921, y ante la nueva situación territorial creada, sin duda, ciertamente alarmante, el Alto Comisario en el Protectorado general D. Dámaso Berenguer, solicita al Ministerio de la Guerra les sean enviados urgentemente carros y blindados armados con los que poder escoltar y cubrir con seguridad los convoyes; ingenios de los que tampoco se dispone sustancialmente. Por mor de un necesario replanteamiento de posturas, unida a la convergencia de criterios hispano-gallos tanto políticos como estratégicos, el gobierno francés pasa a reconsiderar nuevamente las peticiones anteriormente declinadas al gobierno español, de tal manera que en escaso margen de tiempo, y durante el mes de septiembre, son rápidamente suscritos entre ambos ejecutivos sendos contratos de compra, gracias a los cuales permiten la recepción el 18 de diciembre de diez carros ligeros de combate y asalto Renault FT-17, todos ellos armados con una máquina Hotchkiss<sup>5</sup> modificada al cartucho español de 7 mm, en ésta ocasión, montada en torre troncocónica o Mod. Girod, así como otro ejemplar del mismo ingenio, pero en versión TSH<sup>6</sup> o de mando sin armar.

<sup>5</sup> En argot carrista se denomina máquina a la ametralladora de dotación del carro.

<sup>6</sup> T.S.H.: Telegrafía Sin Hilos.



Una semana después, son media docena de Schneider CA-1 –carros de asalto carentes de torre giratoria y conceptuados como de artillería– los llegados a la madrileña estación de norte, presentando como principal armamento un cañón de igual marca y calibre 75/9,5 mm más dos máquinas de 7 mm.

Mediado el mes de enero de 1922, apremiada por la falta de tiempo (no sin tremendos faltantes de todo tipo y naturaleza, incluidos los del propio personal, ya que todos sus individuos –tanto de una unidad como de la otra– pasan a formar parte de las mismas en calidad de comisionados, y muchos todavía no han hecho acto de presentación), la Escuela Central de Tiro y en el marco de sus respectivas Secciones, organiza las que históricamente van a pasar a formar parte de los anales como las dos primeras unidades carristas del Ejército español: la Batería de Carros de Asalto de Artillería creada el día 9, así como Compañía de Carros Ligeros de Combate y Asalto de Infantería articulada tres días después. De igual forma a como ya ocurriera en el año de 1919 con el primer y solitario carro Renault FT-17, antes de ser despachadas hacia la plaza de Melilla en el mes de marzo para ser incorporadas a las operaciones, y durante el corto periodo de adiestramiento de las mismas, la superioridad decide muy oportunamente que todos los vehículos continúen conservando los esquemas mimetizados de enmascaramiento franceses que los cubren (incluso los aplicados sobre las lonas y toldos de los tractores de arrastre y vehículos auxiliares que les apoyan) al considerarlos bastante apropiados para el escenario norteafricano en el que se van a emplear.

Paralelamente a ello, se procede a identificar todos y cada uno de los vehículos que las forman, de tal manera que los diez Renault FT-17 ametralladores, sobre un rectángulo negro perfilado en blanco y situado tan solo en el costado izquierdo de la barcaza, a la altura de torre y por debajo de ésta, reciben en blanco la inscripción INFANTERIA N.º seguido del ordinal numérico que le corresponda a cada carro, desde el 2 hasta el 11, reservando el guarismo 1 para el carro TSH, al cual, por su misma configuración, y dadas sus especiales funciones, además, le es añadida la identificación CARRO de MANDO, en blanco sobre el ya preceptivo rectángulo negro, al frente de la torre cuadrangular fija de la que está dotado, mientras en los laterales de la misma le es dispuesta la de INFANTERIA N.º1.

Un postrero último carro, recibido el día 3 de enero e identificado como INFANTERIA N.º 12, similar a sus predecesores, adquirido fuera de los cauces oficiales de tramitación y pagado con los fondos obtenidos mediante una cuestación popular abierta a nivel nacional por los Cuerpos de Seguridad y Policía en apoyo del Ejército de África, es incorporado a la compañía. Todos los carros, una vez reunidos, pasan a mostrar en blanco,

y pintado el centro aproximado del bastidor de los trenes de rodaje, un pequeño número correspondiente al ordinal de los mismos, desde el 1 al 12, quedando exento de recibir guarismo alguno el solitario carro que resta en Madrid para instrucción; tratándose éste del prístino adquirido en junio de 1919 y único dotado de torre Mod. Berliet, al que tan solo se le plasma en el interior del consabido rectángulo lateral negro perfilado en blanco de la barcaza la inscripción ESCUELA CENTRAL de TIRO –INFANTERIA–, leyenda que terminará perdiendo al ser –presumiblemente– enviado con posterioridad al protectorado con la finalidad de cubrir alguna de las bajas.

### *Los carros y otros blindados en la Comandancia General de Melilla*

Ya sobre el teatro de operaciones, y ante la necesidad de poder realizar correctamente a distancia las necesarias identificaciones de los carros, así como los seguimientos, y el cómo evolucionan éstos sobre las posiciones en las que despliegan, en meses ulteriores, cada una de las dos Secciones efectivas que forman la Compañía de Carros Ligeros de Combate y Asalto, adoptará un distintivo táctico consistente en una figura geométrica, siendo un círculo para la Primera Sección, y un triángulo para la Segunda, ambos en blanco, mostrando en su interior un ordinal en negro, particular de cada carro dentro de la propia sección, siéndoles pintado –simétricamente– en la parte lateral trasera de los flancos de la barcaza. El carro de mando, por su parte, portará ambas figuras encastradas, la segunda en el interior de la primera, siendo aquí reseñable un detalle de gran valor añadido: innumerables serán las ocasiones en las que éste carro, por su mismo propio carácter, hará ostentación patriótica, flameando al aire una gran enseña nacional enastada del mástil del equipo telegráfico.

El 15 de agosto de 1923 se incorporarán a la compañía siete Chenilletes Saint-Chamond M-21, peculiares y no menos extraños vehículos blindados de propulsión mixta (bien mediante ruedas o alternativamente por cadenas-orugas), carentes de torre giratoria –aunque armados con una sencilla máquina– y a los que atribuirles el calificativo de carro de combate es ser de una gran benevolencia. Con estos ingenios se pasará temporalmente a cubrir la teórica Tercera Sección de la plantilla, hasta su rápida puesta fuera de servicio, dados los nefastos resultados tácticos que de ellos se obtendrán, agravados por las cuantiosas averías mecánicas, que precipitarán así, y en escaso margen de tiempo, su rápida retirada, no llegando de este modo a recibir mayor elemento identificativo alguno, salvo un pequeño número de registro individual, formado por dos dígitos en blanco, siendo la decena un 2, precedidos por una N.º, y rotulado todo ello a los flancos, en la parte alta de la cámara de combate, sobre la pintura gris de fábrica en la que fueron adquiridos.

En paralelo al descrito proceso de identificación, lo son igualmente los seis Schneider CA-1 de la Batería de Carros de Asalto, recibiendo todos ellos en ambos flancos de la estructura, justo por encima del tren de rodaje y en su parte central, la inscripción ARTILLERIA N.º, seguido del ordinal correspondiente a cada carro, desde el 1 al 6. En esta ocasión, rotulados en negro directamente en el interior de un rectángulo hueco o sin color de fondo; números que avanzada la campaña, cada tripulación repetirá plasmándolos en blanco y gran formato por cada lateral, y que algún carrista artillero, los aprovechará para pintar en el interior de los mismos sinuosas formas femeninas, como si de sombras chinescas se tratasen; espontáneas improntas personales todas ellas fuera de la severidad castrense, pero sí consentidas por el mando inmediatamente superior, a modo de revulsivo guiño motivador hacia el soldado que hace de los carros «algo personal», ocurriendo algo semejante con los Renault n.º 8 y n.º 10 de la Compañía de Carros Ligeros, cuyos sargentos jefe terminarán plasmando respectivamente una tortuga y un caballo en el lateral derecho de las torres.



**Flanco izquierdo de un del Schneider CA-1 durante la Campaña de Melilla. A destacar el esquema de mimetizado, así como el número ordinal y la femenina silueta en el interior del mismo (Archivo General Militar de Madrid)**

En su inicial andadura, ambas unidades carristas no gozan –de momento– sobre los atuendos que visten sus componentes, de un emblema o distintivo privativo que visualmente así les identifique y diferencie del resto, más considerando que todos los individuos que las integran, lo están en ca-

lidad de comisión, la uniformidad de los tripulantes termina variando según la ocasión o necesidad, haciendo profuso uso del fondo de taquilla del que disponen por lo que a vestuario concierne, desde pellizas, tabardos y capotes de grueso paño con los que mitigar el frío, hasta el ocasionalmente temporal uniforme caqui de servicio y su inconfundible gorriño panadero –también conocido como «de queso»–, no pudiendo tampoco faltar el gorro chambergó de amplia ala, llevando dispuestos en los cuellos el emblema (en su caso) o número ordinal de la unidad originaria de procedencia; restando para los oficiales en particular, el emblema del Arma de Infantería o bien el de Artillería, portándolo sobre el cinturón frontal de la gorra de plato, acorde ambos a los modelos vigentes en la época.

El día a día, desde prácticamente sus respectivas fechas fundacionales, rápidamente invitará a dar necesaria cabida a una prenda alternativa, que se convertirá –habitualmente– en la más vestida con asiduidad por las tripulaciones. Un mono o funda (también llamado buzo por algunas latitudes de la geografía española) enterizo y de una sola pieza, en colores variables azul mahón, caqui o parduzco (dependiendo siempre de las disponibilidades) provisto de bolsillos simples tanto a la altura del pecho como en los laterales, con un cintillo para ajuste corporal y llamado a evitar así en la medida de lo posible, el tener que ensuciar, deteriorar o desgastar en exceso otro tipo de prendas, sobre todo durante los trabajos de entretenimiento periódico de los vehículos, así como vistiéndolo igualmente en el momento de tripularlos para el combate; buscando –por ende– cierta comodidad y desenvoltura de movimientos personales en el siempre limitado y tortuoso espacio interior de unos carros, en los que resulta preciso –además– hacer uso de unas grandes chichoneras provistas en rededor de un almohadillado de guata, intentando minimizar los siempre inevitables golpes o lesiones en la cabeza.

### *Bautismo de fuego y primeras intervenciones*

El 14 de marzo de 1922 es la fecha señalada para que los Schneider CA-1 de la Batería de Carros de Asalto registren históricamente en los anales su primera entrada en combate, haciéndolo satisfactoriamente en las posiciones rifeñas de Kandusí, sobre las que presionan y ejercen nutrido fuego contra el enemigo tras cruzar el río Kert. Cuatro días más tarde, son sus homólogos los Renault FT-17 de la Compañía de Carros Ligeros los llamados a inscribir sus nombres en la descubierta ejecutada entre las posiciones de Anvar y Tugunz, aunque en ésta ocasión, durante una desafortunada primera jornada de combate, en la que debido a una conjunción de diversos

factores adversos, termina saldándose con tres carros damnificados. Uno de ellos resulta severamente dañado, hasta el extremo de causar baja por un largo e indeterminado periodo de tiempo, al precisar una total reconstrucción estructural en el Parque de Artillería de Melilla.

Aún con todo, pese a las adversidades, la disparidad de iniciales resultados obtenidos y un cierto desasosiego generado por los mismos, ambas unidades carristas van paulatinamente superándose, no sin esfuerzo, abnegada dedicación y muchas limitaciones, inscribiendo a lo largo de la campaña cuantiosas páginas de sin igual comportamiento heroico. Quizá el más importante es el protagonizado el 5 de junio de 1923 por el sargento carrista Mariano García Esteban abordo del carro INFANTERIA n.º 9 durante una acción localizada en Tarfesis, a resultas de la cual, y aun habiendo producido un gran quebranto al enemigo, permitiéndole así alcanzar el objetivo señalado, sufre cuantiosas heridas de gravedad, entre ellas la pérdida del ojo derecho, negándose en reiteradas ocasiones a ser evacuado. Este excepcional y meritorio comportamiento, será recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando a fecha 27 de noviembre de 1928.

Es, por su parte, la Batería de Carros de Asalto la que logra alzarse en fecha 30 de abril de 1925 con la Medalla Militar Colectiva, gracias a su decidido y relevante comportamiento operacional en las acciones inmediatamente anteriores e igualmente enmarcadas en la citada zona de Tarfesis, entre los meses de mayo y junio del mismo año de 1923. La recompensa, además de ser prendida de la moharra del estandarte de la Batería un mes después de su concesión, los carristas artilleros, orgullos de tamaña gratificación, deciden mostrarla visualmente haciendo ostentación de la misma en todos y cada uno de los carros, reproduciéndola a gran tamaño mediante una placa o pieza circular de fundición que es adosada en el frente izquierdo de la superestructura.

La curiosa anécdota se dará once años después, y una vez estallada la contienda civil, cuando los Schneider CA-1 supervivientes, y de los que en primera instancia, harán uso los efectivos gubernamentales en las primeras acciones de guerra localizadas en el mismo entramado callejero madrileño, todavía la conservarán fijada a sus aceradas corazas, acompañadas de disparos iniciales de signo totalmente antagónico a ella. A la actuación de los carros movidos por el sistema de cadenas-oruga, cabe sumar necesaria y paralelamente (si bien, como auténticos pioneros o los aventajados de aquellos) una presencia no menos destacada y así mismo muy significativa, como es la concerniente a los denominados Camiones Protegidos, circunstanciales vehículos blindados, nacidos de la misma imperiosa y acuciante necesidad de escoltar y cubrir con seguridad a los convoyes itinerantes entre los puestos.

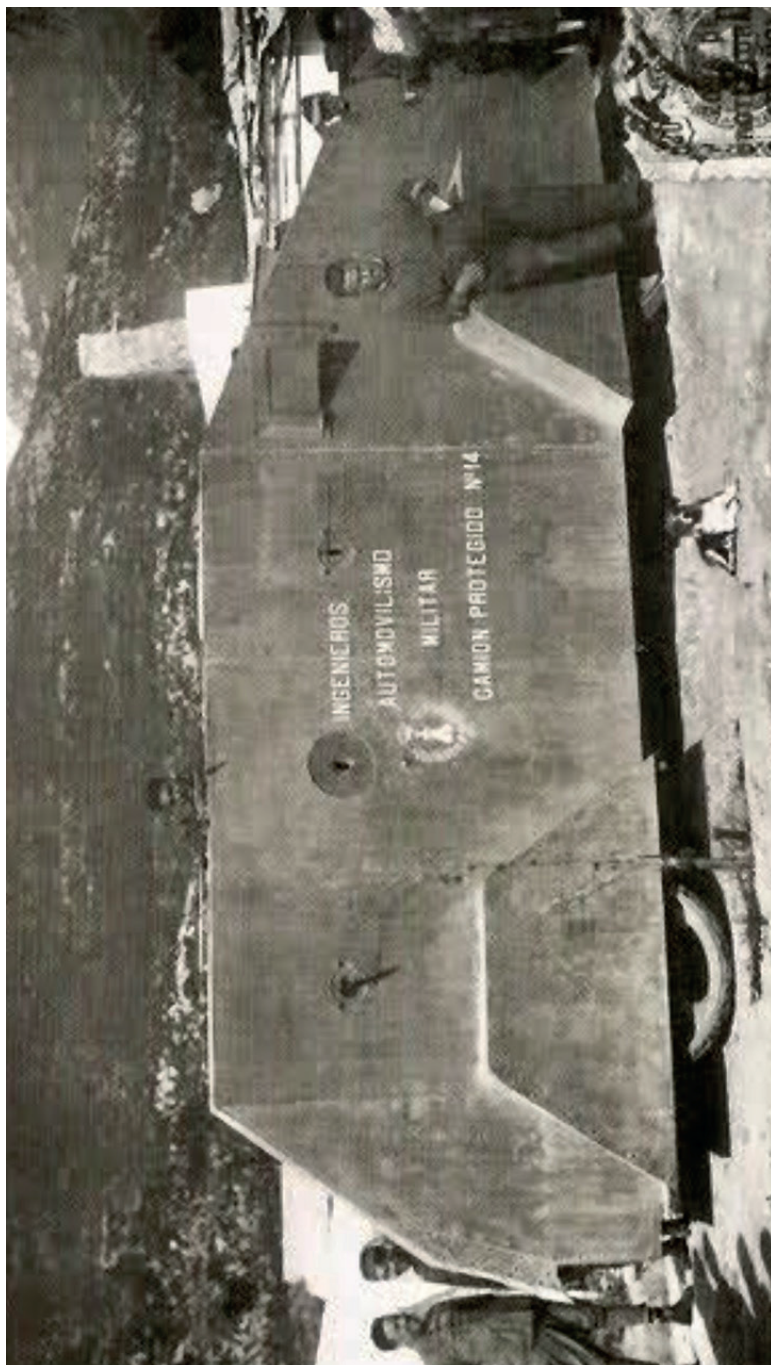
Diseñados y contruidos –fundamentalmente– de forma artesanal (aunque no por ello menos eficaces y resolutivos) en los talleres del Centro Electrotécnico del Cuerpo de Ingenieros, no dejan de ser los continuadores en el tiempo de los camiones artilleros Schneider-Brillié (históricamente, los primeros blindados del Ejército español, e incorporados a partir de junio de 1910); tomando como elemento básico de su fabricación, el bastidor de algunos de los diferentes modelos/marcas de camiones en servicio como puedan ser los Latil, Benz, Nash-Quad o Federal (de aquí las muchas diferencias estéticas externas entre ellos) a los que se les instala una carrocería conformada de planchas de acero en torno a los 7 mm. de espesor (en algunos casos, incluso hasta provistos de una sencilla torre giratoria) en peso y configuración acorde a como lo permite no solo el propio chasis del camión, sino también, calculada para la potencia del motor del que está provisto en origen, y que ha de desplazar el conjunto.

Estos vehículos, terminarán alcanzando un número aproximado a las cuatro decenas de ejemplares a lo largo de la campaña, habiendo tenido su ya temprano bautismo de fuego medio año antes de la llegada física de los carros de asalto, al intervenir decidida y destacadamente (en ocasiones, haciéndolo en episodios bajo un increíble derroche de arrojo y heroísmo por parte de las tripulaciones) en las posiciones de Casabona el día 22 de agosto de 1921, abriéndose así un largo y sin igual listado de intervenciones por toda la zona de operaciones, que darán sus frutos de gloria mediante la final concesión de la Medalla Militar Colectiva el 9 de septiembre de 1925 al Grupo de Automovilismo y Radiotelegrafía de Melilla.

Esta unidad, de igual forma a las posteriores Compañías de Autos y Radiotelegrafía, tanto de Ceuta como de Larache, actúan en campaña presentando sus distintos camiones protegidos de dotación íntegramente pintados en el reglamentario color gris plomo general, e identificados por ambos flancos mediante una rotulación más o menos común, normalmente realizada en pintura blanca, de a tres o cuatro líneas escalonadas, en las que se especifica –en cabeza– INGENIEROS, y bajo la cual rezan las de AUTOMOVILISMO MILITAR así como la de CAMIÓN PROTEGIDO N.º, seguido aquí del ordinal que corresponda a cada vehículo. Todo ello presentando un dispar resultado estético final, al depender siempre de las habilidades del individuo encargado de plasmar ésta rotulación, así como del mismo empeño personal en realizar el trabajo; pudiendo figurar (en su caso, aunque no siempre) en gran formato, el blasón del Cuerpo de Ingenieros, reproducido con ayuda de una plantilla troquelada para tal menester.

Junto a las distinciones y recompensas citadas, tanto a nivel individual como colectivo, y de las que gradualmente se van haciendo acreedores





Flanco derecho del Camión Protegido n.º 14 perteneciente al Cuerpo de Ingenieros, captado en un indeterminado lugar del protectorado durante la campaña norteafricana. Aunque de tosco aspecto, este tipo de circunstanciales ingenios se manifestaron muy eficaces (internet)



en el transcurso de la campaña los carristas, sean infantes, artilleros o –en su caso, por extensión– los ingenieros tripulantes de los autos y camiones protegidos, resulta significativo hacer constar la creación de dos elementos que –en fechas distintas– marcarán una particular impronta en los mismos. De una parte, el distintivo específico privativo a ostentar sobre la uniformidad, por aquellos miembros destinados en los carros ligeros de combate y asalto de infantería, realizado a instancias del coronel director de la Tercera Sección de la Escuela Central de Tiro, de quien parte la propuesta, siendo elevada a consideración del Ministerio de la Guerra, y a la que finalmente concede su visto bueno el rey D. Alfonso XIII, por una Real Orden Circular (C.L.Núm.165) fechada a 8 de septiembre de 1923.

En ella se describe, aprueba y establece oficialmente un distintivo específico privativo a portar sobre la uniformidad, consistente en un emblema metálico formado por dos fusiles dorados, horizontalmente cruzados, armados de cuchillo-bayoneta en color plateado, y enlazados por un ramo de laurel, llevando encastrado en su intersección un carro plateado dispuesto en posición de marcha hacia la siniestra y timbrado todo el conjunto de corona real, así mismo plateada y fondo encarnado. Será su colocación por encima del bolsillo derecho de la guerrera en el caso de la oficiales y suboficiales (muchos de cuyos integrantes optarán por llevarlo a bordar directamente en la guerrera), mientras que la tropa deberá situarlo prendido del brazo izquierdo.



**Distintivo carrista para los miembros del Arma de Infantería, instaurado en 1923 y primero en su género. El laurel era indicativo de haber intervenido en combate (Col. del Bg. Cab. J. Mohán Romero)**

Este distintivo encuentra su más que justificada correspondencia en la Batería de Carros de Asalto cuando, en ésta ocasión, y a través de una petición que es cursada por el sargento artillero carrista Mariano Ramírez Roca y remitido por el general en jefe del Ejército de África a la superioridad el 24 de mayo de 1924, por la correspondiente ROC de 23 junio del mismo año (C.L. Núm. 289) S.M. el rey tiene a bien conceder el uso de un emblema que, de similar aspecto al de los carristas de infantería, presenta sobre el emblema del Arma de Artillería y timbrado de corona real, todo ello en dorado, la silueta de un carro plateado dispuesto en posición de avance, y acorde al modelo de dotación en la batería. No deja de resultar un tanto llamativo el detalle de como en los Diarios Oficiales, siempre que son citadas las dos formaciones de carros, sea para constatar nuevos destinos de personal –caso de los oficiales de infantería, capitán Secundino Serrano y los tenientes Juan Urzáiz y José Juste, según D.O. de 9 de abril de 1925– o bien la concesión de distintivos, tanto para una como otra, ambas figuran bajo el genérico epígrafe de «Unidades de Carros de Asalto de Infantería» o «Artillería», no discerniendo entre ellas si se trata de una compañía o batería.

En tanto, se establecen y elaboran todos aquellos términos y pormenores que llevarán el 8 de septiembre de 1925 a la materialización en la playa de la Cebadilla (Alhucemas) de la que será –en tiempos– la más importante de las operaciones realizada durante el transcurso de toda la campaña, y en la que el Ejército español hará por primera vez uso en los anales de la historia militar universal, de una unidad de carros de combate desembarcada durante la realización de una operación anfibia, es acometida una preliminar reorganización de las distintas fuerzas presentes en el protectorado, y en cuya ejecución –por aplicación de la Real Orden R.O. de 21 de julio– es introducida una significativa variación orgánica de transcendental alcance mediante la cual, la «unidad» carrista de infantería (cuya tutela venía siendo ejercida hasta la fecha desde la metrópoli) es descentralizada, permitiendo así que sus efectivos sean desfragmentados, de tal forma que las tres Comandancias Generales (Melilla, Ceuta y Larache) pasen a disponer –cada una de ellas– de una sección de carros ligeros, siendo estas administrativamente adscritas y de forma respectiva, al Regimiento de Infantería «África» n.º 68, así como a los Batallones de Cazadores n.º 6 y 12.

Para el efectivo cumplimiento del indicado proceso, requiere ser adquirido un segundo nuevo lote formado por seis Renault FT-17 más, análogos todos ellos a sus predecesores, cuya compra se produce en el mes de agosto, siendo directamente remitidos desde Port Bou a Ceuta, plaza en la que se ha ido paulatinamente concentrado el grueso principal de las fuerzas encartadas en la prevista operación anfibia, y hasta la que previamente se

han trasladado el resto de los efectivos carristas de infantería, siendo los once Renault FT-17 así como algún vehículo auxiliar de los mismos, embarcados y repartidos en cuatro barcasas «K», en tanto que el personal hace lo propio en el mercante «Hespérides», zarpando hacia la zona de desembarco el día 5 de septiembre<sup>7</sup>.

Al igual que todos aquellos carros ya localizados en el teatro de operaciones norteafricano, los últimos incorporados presentan un similar esquema mimetizado de enmascaramiento, aunque el sistema de identificación asignado varía –en parte– con respecto a los anteriores, dada la Real Orden Circular de 4 de abril del mismo año, por la que se dispone que en el interior de un rectángulo blanco pintado el centro aproximado de los bastidores de los trenes de rodaje, todos los carros pasen a mostrar rotulado en negro la inscripción ATM (Automovilismo Militar) seguido del número identificativo individual asignado a cada uno de ellos, dentro del registro general de automóviles y formado por tres o cuatro dígitos.

Esta disposición, en la práctica, quedará pendiente de ejecución hasta la total repatriación de la unidad en el verano de 1926, y que poco después, irá prácticamente aparejada a la total pérdida de las pinturas de enmascaramiento, siendo todas sustituidas de forma íntegra por el denominado verde caqui español en todas las superficies, coincidiendo con el general reagrupamiento de los efectivos supervivientes de la Compañía de Carros Ligeros en la Escuela Central de Tiro pasando, gracias a una Real Orden Circular de 1 de noviembre, a constituirse en grupo al sumar otros efectivos de ajena naturaleza.

### *De retorno a la península. Una década de austeridad*

Formado el Grupo de Carros Ligeros de Combate en un distante Madrid, los Schneider CA-1 –por su parte– quedan de guarnición en la plaza de Melilla, siendo objeto de un similar proceso de «adaptación» cromática a la nueva situación, permaneciendo de esta forma a disposición de la Comandancia General hasta la disolución de la Batería de Carros de Asalto, la cual se producirá a finales del año 1929 así como su posterior retorno a

<sup>7</sup> Según texto del teniente coronel Samuel Morales en la *Revista de Historia Naval*, y tomando como testimonio las crónicas de época aportadas por el corresponsal del rotativo *El Telegrama del Rif*, los carros fueron embarcados en cuatro barcasas de transporte, identificadas como K-1, K-5, K-11 y muy probablemente la K-15 (compañera de la 1 y de la 5), estando –respectivamente– al mando del teniente. de Navío Aramburu, y alféreces de Navío Pasquín, Quiroga y McKinlay.

la península, donde llegado el momento, serán desigualmente repartidos entre el Parque de Artillería de la capital y el Parque de Automovilismo del mismo Arma, encontrándose allí en concepto de depósito al estallar la contienda civil.

Teniendo en cuenta la inexistencia –de facto– de cualquier otra unidad orgánica afín en el conjunto del ejército, el nuevo Grupo de Carros Ligeros de Combate queda a la fecha anteriormente indicada como la única de su género; convirtiéndose así por añadidura y dentro de la Escuela Central de Tiro, en el aglutinador de todos aquellos carros no solo en servicio, sino también, de los llamados a pasar a formar parte del mismo, una vez se lleguen a materializar en firme sus proyectos industriales en curso, tras pasar a la fase de producción, caso del innovador carro ligero de combate «Trubia» de concepción nacional, cuyos primeros especímenes terminan así mismo recalando en el Grupo no solo para su evaluación, si no también, pasando a hacer uso de los mismos como simples herramientas de trabajo enfocadas hacia una función meramente formativa.

Tal es así que la unidad, presentando una limitada plantilla orgánica de clara estructura administrativo–lectiva, y orientada más bien hacia los aspectos del conocimiento, manejo y capacitación de los carros, que en los del empleo táctico y operacional de los mismos, comienza la regular impartición de distintos cursos organizados para tal finalidad, incluso proyectándolos más allá de los propios componentes del ejército, al autorizar el Ministerio de la Guerra incluir en ellos a oficiales de Infantería de Marina, como puedan ser los alféreces Carlos de Miguel Roncero y Basilio Fuentes Serna, destinados respectivamente en el Primer y Tercer Regimientos del citado Cuerpo, para asistir (en éste caso) al curso formativo correspondiente programado entre los días 15 de abril y mayo de 1928, no produciéndose mayores novedades significativas dignas de mención, hasta la movilización de la que es objeto el 19 de diciembre de 1930 una de las dos Secciones de Renault FT-17, al recibir la orden de acudir hasta Cuatro Vientos, en el madrileño aeródromo militar, ante un intento de pronunciamiento por parte de un grupo de aviadores.

Cuatro meses más tarde, es proclamada la II República como forma de gobierno en España a fecha 14 de abril. Luego de dos jornadas, una orden gubernativa del día 16 dispone la retirada en todos los emblemas militares al uso, tanto de la corona real, como de aquellas referencias o elementos alusivos a la monarquía, afectando así al único distintivo carrista en vigor, el cual no solo pierde el timbre, sino que las condiciones en las que se ha de obtener, unidas al mismo tiempo a la falta de unidades en las que poder ejercer los conocimientos obtenidos, sirven para que la presencia del mismo sobre las

guerreras de la uniformidad vaya paulatinamente cayendo en desuso, siendo cada vez más raro verlo. Aun así, no llega a ser derogado, circunstancia que permitirá ulteriormente el poderlo recuperar, aunque bajo otra morfología estética.

Es al mes siguiente, cuando como consecuencia de las algaradas y los gravísimos altercados de orden público acontecidos en las calles de Madrid, la autoridad gubernativa dispone que los carros existentes en la ECT así como varios de los llamados camiones protegidos disponibles en el Parque Automovilístico del Cuerpo de Ingenieros, acudan como elementos de disuasión a cubrir y proteger distintos puntos de interés, justo veinticuatro días antes en que por decreto de 25 de mayo de 1931 y dentro de una severa reforma restrictiva denominada como *Leyes Azaña*, sean creados dos Regimientos de Carros Ligeros de Combate, cuyas plantillas son publicadas el 5 de junio para ser organizados de forma efectiva (D.O. n.º 138) dieciocho días más tarde.

El Regimiento n.º 1 se establece de guarnición en el cantón militar de Pacífico (inmediaciones de Atocha) en Madrid, mientras que el Regimiento n.º 2, por su parte, se acuartela en uno de los pabellones de la clausurada Academia General Militar de Zaragoza. Cada uno de ellos, en la práctica, tan solo dispone en dotación de cinco carros, no dejando de resultar un tanto llamativo, que la Sección formada por los Renault FT-17 más modernos o menos desgastados, es decir, los correspondientes al lote adquirido en el año 1925 antes de efectuar el desembarco en Alhucemas, son los que integran el Primer Regimiento, mientras los más antiguos, son los entregados al Segundo, no llegando ninguno de los dos a ser equipado con nuevos vehículos, hasta el estallido de la contienda civil, aunque ello lo será bajo otras condiciones y circunstancias bien distintas.

En ambos casos, los carros inician su andadura en las dos nuevas unidades carristas íntegramente pintados en el que ya se ha convertido en habitual verde caqui monocolor, recibiendo como identificación un sistema muy parejo al utilizado diez años atrás, usándose la leyenda INFANTERÍA, rotulada en éste caso directamente en blanco por ambos flancos de la barcaza y por debajo de la torre, a la que acompaña el número de identificación individual de tres o cuatro dígitos, que originalmente les asignara en su día el Servicio de Automovilismo Militar a fecha de registro. El personal destinado en los dos Regimientos de Carros, ha de aguardar hasta el 21 de noviembre del año en curso para poder mostrar sobre su uniformidad un específico emblema de unidad, considerado como de naturaleza especial, que es creado para ser portado tan solo durante el periodo tiempo en el que los individuos estén destinados en éste tipo de unidades, consistiendo

éste en la figura plana, dispuesta hacia la diestra, de un carro Renault FT-17 fabricado en latón dorado, para ser colocado por encima del bolsillo derecho de la guerrera, así como en la hebilla del cinturón.

Paralelamente y de igual forma a como se recoge en la Orden Circular del mismo día (C.L. núm. 844) el personal del Grupo de Autoametralladoras-Cañón de

la División de Caballería acuartelado en Aranjuez, es así mismo también provisto con un emblema identificativo propio para la uniformidad, y en similares condiciones de uso que el de los carristas de infantería.

El emblema, consistente en la plana figura en latón dorado, mostrando el perfil –hacia la diestra– de un vehículo semioruga blindado del modelo Citroën-Kégresse P-16/29, y con el que inicialmente estaba pensado dotar el Grupo –tras las satisfactorias pruebas de evaluación a las que fue sometido un ejemplar llegado para examen– termina quedando tan solo como un curioso efecto uniformológico de excepcional uso, ya que una vez fabricados los emblemas y habiendo sido entregados a la unidad, debido a problemas de índole económica, la adquisición del blindado galo quedará en suspenso, siendo el Grupo finalmente dotado con el denominado Carro «Bilbao», de construcción nacional, armado únicamente con una máquina, y fabricado en las vizcaínas factorías de Sestao para dotar con él a las Secciones Especiales de Orden Público; vehículo que tan solo resulta ser un sencillo camión, revestido con un adecuado blindaje conformándolo como si de un autoametralladora fuese, pasando históricamente a constituir el primer vehículo de naturaleza blindada en dotar a una unidad del Arma de Caballería, nueve años después de la llegada a España de los primeros carros de asalto.



**Primer distintivo de vehículo acorazado en el Arma de Caballería, 1931 (Col. del autor)**

## *LA GUERRA CIVIL 1936-1939*

### *Uniformidad y distintivos*

El 18 de julio estalla en España la guerra civil. Las distintas fuerzas de ambos contendientes, la inician vistiendo –de manera común– la preceptiva uniformidad única en color caqui, que finalmente se declarara reglamentaria



en el año de 1926. Se mantiene sobre la misma y según corresponda interesadamente, aquellos elementos de todas las disposiciones y premisas introducidas con posterioridad a la fecha indicada, entre ellas, los especiales emblemas asignados tanto al Grupo de Autoametralladoras-Cañón como a los dos Regimientos de Carros de Combate, distintivo éste sobre el que se da una curiosa paradoja, pues terminará siendo usado, por igual e indistintamente, a lo largo de casi toda la campaña tanto por las tripulaciones de los carros de combate y otros vehículos blindados, bien de las tropas republicanas como nacionales, no desapareciendo completamente.

Sin embargo, en ambos bandos, con el avance de la contienda y el recibo de vehículos más modernos para cada uno de los dos ejércitos, pronto invitará a la sustitución de éste por otras insignias o emblemas representativos actualizados, de aspecto más moderno, evitando así (sobre todo en el Ejército Nacional) tener que hacer un uso no apetecible del mismo, bien por atender a una reglamentación que no resulta propia, o sencillamente quedar anticuadamente desfasado.

Con la llegada a territorio español en el mes de septiembre de los primeros carros Panzer I-A/B de origen alemán, y auspiciado –sin duda– por el mismo personal instructor germano que forma el denominado Panzergruppe Drohne de la Legión Cóndor<sup>8</sup>, los carristas nacionales pronto harán uso sobre la uniformidad, generalmente a la altura del pecho e indistinta posición, de una figura bien plana o cierto volumen en perspectiva, mostrando hacia la diestra la silueta del citado modelo de carro, el cual, terminará constituyendo el más habitual de los emblemas de esta naturaleza. A él se une un indeterminado resto de postreros ejemplares del Renault FT-17, que siempre se resistirán a desaparecer por completo, tal es así que a fecha 16 de noviembre de 1936, Ritter von Thoma, teniente coronel jefe de los expedicionarios terrestres teutones (coronel en España), se «inspirará» en su aspecto, para incorporarlo –en plata– a un particular emblema carrista destinado al personal bajo su mando, y ser concedido tras una permanencia mínima de tres meses en España, estando libre de sanción alguna; emblema éste consistente en la figura el referido carro galo, dispuesto hacia la diestra y situado bajo una prominente calavera, ambos circundados por una ovalada orla de hojas de roble, siempre sobre un elegante y exclusivo uniforme de servicio en color pardo o un mono o funda para trabajo, cuya prenda de cabeza –una característica boina negra, aderezada igualmente con una calavera por encima de

<sup>8</sup> Una Orden de carácter reservado fechada por el Cuartel General del General Franco el día 3 de noviembre de 1936, establece el uso –siempre– del término «Negrillo», cada vez se haya de aludir al personal o material de procedencia alemana; de igual forma que se debe de emplear la denominación de «legionario», cuando éstos sean italianos.



una pequeña svástica– terminará resultando inconfundible y determinante a futuro. El coronel Von Thoma concluirá la contienda civil española regresando a Alemania, luciendo sobre su uniforme el descrito distintivo, pero fabricado en oro y regalado por sus hombres.

Por contra, aunque de forma pareja, el emblema del carro francés estampado en brillante latón dorado, gozará de un mayor protagonismo inicial entre los efectivos gubernamentales usuarios de éste obsoleto carro de combate, al ostentarlo en todo momento y de forma bien visible, prendido no solo en los omnipresentes monos o fundas, guerreras, chaquetillas cortas, tabardos, chaquetones de paño o cuero, de una variopinta y abigarrada vestimenta de lo más peculiar y sorprendente –pero de aspecto cada vez menos subordinado debido a su misma propia idiosincrasia–, sino también, realzando en cierto modo, las múltiples prendas y tocados de cabeza al uso de las más imposibles de las hechuras, entre las que no pueden faltar dispares tipos de gorras civiles así como gorrillos de inspiración y formato cuartelero, aunque artesanalmente manufacturados con tejidos a color, en alusiva representación de organizaciones o movimientos netamente políticos o laborales.

A todo ello, es a partir del mes de noviembre del mismo año cuando, como nuevo elemento del equipo carrista, a de sumarse otro cubrecabezas alternativo a las prendas ya existentes: la almohadillada chichonera, característica de todos aquellos carros y vehículos blindados de origen soviético, teniendo su referente de incorporación en los equipos rusos llegados a España como tripulaciones de los primeros T-26 B-1, y que en unión –indistintamente– del Renault FT-17, una vez organizado el Ejército Popular de la República, son incorporados a partir del 26 de septiembre de 1937 (D.O. Núm. 237) en el interior del emblema oficial de las Fuerzas de Tanques y Carros Blindados; emblema a portar sobre el bolsillo izquierdo de la prenda que corresponda, y compuesto por una rueda tractora dentada (de cierto aspecto similar a la existente en el mismo carro T-26 B-1) en color azul, sobre la que aparece encastrada una estrella roja de cinco puntas –de clara referencia ideológica– y mostrando en su centro la figura de alguno de los dos citados carros, bien observados de frente o posicionados ligeramente hacia su derecha.

El personal carrista de origen italiano –considerado «legionario»–, llegado con la primera compañía de carros Fiat «Ansaldo», y que pronto luego tomará el nombre de «Navalcarnero» (siendo uno de los oficiales de la misma el teniente Gómez Pérez, más conocido como «Bakali») hará inicial uso del propio escudo del Tercio, llevando superpuesto en el centro y orientada hacia la siniestra, la pequeña figura de una lata de sardinas o «Scattole di sardine», despectivo calificativo con el que es vulgarmente conocido entre sus usuarios



Principales emblemas y distintivos carristas, tanto nacionales como republicanos, usados a lo largo de la guerra civil (internet)

este rápido –pero no menos tortuoso–... ¿carro de combate?. Posteriormente, una vez reorganizado el CTV así como el denominado «Reagruppamento Carristi», su habitual presencia se hará extensible entre todos aquellos individuos Caballeros Legionarios del Tercio español llamados a tripular –junto al personal transalpino– los CV-3/33-35; vehículos sobre los que se llegarán a implementar a lo largo de la contienda ocasionales esquemas mimetizados de enmascaramiento, siendo el más común de ellos el basado en aplicar sobre el habitual monocolor verde grisáceo del «Regio Esercito», pequeñas manchas difusas en color marrón rojizo.

### *Identificación y pinturas en carros y otros vehículos*

En el aspecto tanto cromático como identificativo de los carros y otro tipo de vehículos blindados afines a los primeros, cabe contabilizarse los denominados «Tiznaos», ocasionales vehículos de artesanal construcción, ampliamente presentes en todo el territorio, pero sobre todo en la zona republicana, y cuyo valor –en la inmensa mayoría de las ocasiones– resulta ser más moral que efectivo. Revestidos con las más recurrentes e insólitas de las soluciones de protección posibles, empleando desde sencilla borra obtenida de viejos colchones hasta chapas de acero colocadas alrededor de la completa carrocería de algún tractor, camión o incluso autobús –en ocasiones, conformadas con más o menos idea balística por el herrero de algún taller, valiéndose de apropiados medios de forja–, la armadura resultante llega muchas veces a sobrepasar de tal forma el peso, que se ven incapaces de superar el sencillo adoquín de cualquier acera, no dejando nunca de cumplir su función, acompañados como «estético aderezo» de instigadoras máximas o proclamas políticas de moral mensaje, pintadas a mano por doquier sobre el herrumbroso «carrozado» del que nace el apelativo de éstos vehículos, y cuyo estudio supera con creces el inicial objetivo del presente histórico trayecto a una centenaria celebración.

Frente a las unidades carristas del Ejército Nacional, sus homólogas republicanas centradas –fundamentalmente– en la Brigada de Blindados como principal de aquellas y acantonada en Alcalá de Henares, no son muy proclives a la aplicación sobre los vehículos de elaborados elementos tácticos o estructurales grafías identificativas. En la mayoría de los casos, un sencillo número ordinal, bien árabe para poder diferenciar un carro de otro dentro de la misma compañía, o bien, un guarismo de trazo romano, particular del batallón o brigada plasmados a brocha al frente de la barcaza, o alguna zona localizada en la torre, resultan elementos más que suficientes.



**Distendida escena de la tripulación de un carro T-26B-1 republicano, localizado en algún indeterminado lugar de la madrileña Sierra de Guadarrama a comienzos de la contienda civil. Frente al elaborado esquema mimetizado, carece de otro tipo de elementos identificativos, salvo un sencillo numeral rojo pintado a brocha al frente de la proa (internet)**

No pueden faltar en ocasiones junto a ellos la personal inscripción de algún tripulante ideológicamente influenciado, o incluso anagrama partidista, tal como se llega a dar en alguno de los arcaicos Renault FT-17 polacos llegados a Madrid en el mes de noviembre, para dotar al Regimiento de Carros Ligeros de Combate n.º 1, y que pasan ocasionalmente a ser tripulados por diversos individuos de las primeras Brigadas Internacionales arribadas España casi de forma pareja.

Los esquemas mimetizados —en general y siempre en su caso— dependerán en la mayoría de las ocasiones del escenario en el que operar, posibilidades de aplicación así como en el tipo de vehículos en el que plasmarlos, mostrando las más de las veces sinuosas manchas de gran proporción y en color arena u ocre, dispuestas en forma de anchas bandas envolventes, sobre el típico verde oliva ruso general entre las torres y barcazas, si bien, se llegarán a dar elaborados patrones de enmascaramiento y mimetizado, plasmando algunos esquemas obtenidos a base de manchas terrosas en forma de pequeños ovillos que no serán abundantes. Los carros tudescos arriban a España conservando íntegramente el atuendo de enmascaramiento vigente

en el «Heer» alemán mediados de los años treinta, así como un discreto emblema táctico identificativo en forma de irregular paralelogramo (figura geométrica representativa en la época, de un carro de combate en la tabla de signos convencionales militares) en color rojo o blanco, situado en la parte posterior de la barcaza, por debajo de la torre, como único –y nada comprometedor– indicio de aquellos regimientos de los que proceden los primeros carros, siendo agrupados inicialmente en un batallón de dos compañías, organizadas sobre el Regimiento de Infantería «Argel» n.º 27 de guarnición en Cáceres, y que es aumentado a una tercera en diciembre de 1936.



**Pie a tierra, un joven oficial imparte instrucciones a dos bregados carristas legionarios. Las indumentarias «hablan» por sí mismas (internet)**

Con la llegada de una posterior cuarta compañía, más sumando los carros capturados hasta estos entonces, resulta posible reorganizar el Batallón articulándolo en dos grupos de tres compañías, siendo transformado en bandera de carros de La Legión con idéntica organización táctica, hasta ser definitivamente convertida en agrupación de carros de combate articulando los primitivos grupos en dos batallones, los cuales contabilizan así un total de seis compañías –cuatro de ellas mixtas y dos de carros-cañón– y para las que su sistemático replanteamiento organizativo, invita a la necesaria adopción de un método que permita –orgánicamente– identificar en todo momento la unidad, encuadramiento y el vehículo en particular del que se trate, como final sustitutivo a una antigua y muy simplona forma todavía al uso, de otorgar y distinguir individualmente cada carro, mediante una letra del alfabeto.





Columna mixta de carros nacionales durante la fase final de la guerra. Advierntanse los diferentes elementos tácticos de identificación, pintados en torres y barcazas (internet)

Bien avanzada la campaña y durante el segundo semestre del año 1938, es introducido el amarillo como nuevo tercer color para usos de carácter identificativo, al resultar poco habitual que las distintas compañías (o efectivos de las mismas) que integran los grupos/batallones de carros, actúen reunidas en un solo frente o sector. Este color es sumado a los dos anteriores, intercalándolo ordinalmente entre ambos como segundo tono a considerar en una corta –pero más que suficiente– escalilla de tres colores distintos, y que respetando –siempre– la ordenada y repetitiva secuencia en la que han sido dispuestos, pueden ser combinados entre ellos en el interior de una figura geométrica, cuya forma externa (un rombo regular o «diamante» o bien un círculo o «escarapela») determina tácticamente el Primer o Segundo Grupo/Batallón, dentro de la Bandera o de la Agrupación de Carros de Combate, de tal forma que partidas –en su caso– longitudinalmente por la mitad, el color de la porción superior hace indicación de la Compañía, mientras el inferior representa a la Sección dentro de la anterior, teniendo así asignado el color rojo para identificar a la 1ª Compañía y Primeras Secciones, amarillo para la 2ª Compañía y Segundas Secciones y finalmente el blanco para la 3ª Compañía y terceras secciones.

Este válido y eficaz sistema se complementa de forma correspondiente con un número de tres guarismos, rotulado en blanco, bien al frente de las barcasas o en la parte posterior derecha de las mismas, en el que las centenas indican la Compañía, las decenas hacen lo propio con la Sección y finalmente la unidad refiere el número concreto del carro que ocupa dentro de la anterior, todo ello junto a la bandera roja y amarilla plasmada a la derecha de la mirilla de conducción o parte posterior, y que con la sistemática incorporación de personal legionario, así como el transitorio pase administrativo del Batallón de Carros de Combate a La Legión como Bandera de la misma en el mes de octubre, acompañará a la enseña bicolor y pintado en blanco, su consabido emblema del Cuerpo.

Trato específico merece de forma particular el carro T-26B-1, denominado «Vickers»<sup>9</sup> por el Ejército Nacional, cuya manifiesta e inevitable superioridad frente a los Panzer I-A/B «Negrillos» pronto requiere la adopción de urgentes medidas con las que poder contrarrestar su poderío, de tal forma que en primera instancia, se llega a establecer una inicial gratificadora recompensa de 500 Pts. para todo aquel combatiente que logre apresar en perfecto estado de operatividad uno de éstos carros-cañón, generando la disposición una inmediata respuesta, sobre todo por parte de los soldados nativos regulares, que pronto llegan a convertirse en destacados captores desarrollando audaces tácticas de apresamiento.

<sup>9</sup> Copia rusa del británico Vickers-Carden de 6 Ton. Tras la contienda civil, la denominación «Vickers» continuará siendo empleada en manuales y cartillas de entretenimiento periódico, bajo llamativas erratas de imprenta como «Wickers» o «Vickens».



Tras su incorporación a las filas carristas nacionales, y aun siendo identificado mediante la primera aplicación en sus barcasas de unas sencillas banderas bicolors, con las que se pretende evitar crear equívocos o confusiones no deseados entre las mismas tropas, alguno de los primeros T-26B-1 «Vickers» resulta destruido por el fuego de la artillería o aviación propios, manifestándose como insuficientes marcas, que obligan a la aplicación en la torre y por la parte externa de las escotillas, de la Cruz de San Andrés al igual que la portan los carros Panzer I-A/B «Negrillos», pero invirtiendo de principio su disposición, es decir, en blanco sobre fondo negro, como negras son igualmente unas grandes bandas de un inicial esquema mimetizado de enmascaramiento pintadas sobre el original verde oliva ruso utilizado durante el año de 1937, al que se suman grandes enseñas bicolor en el escudo del cañón así como parte posterior de la torre, llegando alguno de los carros a portar los colores nacionales en rededor de toda la torre.

Los carros capturados, inicialmente formando las 3ª y 6ª Compañías, terminarán finalmente integrándose en todas las restantes, recibiendo de forma paulatina y a medida de ir incorporándose a las secciones y compañías, los respectivos distintivos tácticos correspondientes a cada una de las mismas, y en las posiciones habituales citadas; estando ocasionalmente acompañados (dependiendo de la tripulación) por el yugo y las flechas de la principal formación política nacional, plasmado sobre los guardacadenas delanteros, a la par de ser aplicados los más regulares tonos ocres o arena en los esquemas mimetizados.

### *EL INICIO HACIA LA MODERNIDAD (1939/40-1953)*

#### *La dura situación de posguerra*

Finalizada la contienda civil, y durante un periodo de tiempo en el que se abarcan cuatro largos años, el ejército debe de adecuarse orgánica y estructuralmente a la nueva situación nacional existente, a través de un largo proceso marcado por una inevitable situación de tremenda precariedad y limitados recursos de toda índole y naturaleza, siendo implementados una serie de cambios que dan como resultado la creación –dentro del Arma de Infantería– de cuatro Regimientos de Carros de Combate, a los que las circunstancias derivadas de la II Guerra Mundial elevan a cinco en 1940. Dotados todos ellos con vehículos y material supervivientes de la guerra, y que pese a un obligado proceso de reacondicionamiento, no impide disimular su manifiesto aspecto general de desgaste y fatiga, la estética de éstos sea un

factor que a partir de aquí, pase a cobrar cierta relevancia, convirtiéndose en un detalle referencial a considerar, sobre todo si han de hacer acto de pública presencia; por ello, es habitual en ésta época poderlos observar presentando en todas sus superficies unos elaborados y muy aparentes esquemas mimetizados de enmascaramiento, aplicados a pistola, combinando sobre un básico verde militar –sin matices– colores ocres y marrones, dispuestos en forma de grandes manchas envolventes de bordes difuminados.

El planteamiento identificativo de los mismos, tanto en las unidades como su encuadramiento estructural, es resuelto mediante la reiterada aplicación del ya conocido sistema que fuera establecido y utilizado durante la conflagración civil, repitiéndose y según corresponda, la combinación de dos colores en el interior de una figura geométrica, y que es necesariamente correspondido mediante un número pintado en blanco, formado por tres o cuatro dígitos colocados de forma próxima a la citada figura<sup>10</sup>.

Por lo común, y en sustitución del blasón legionario heredado de la pasada campaña, es plasmado en blanco el emblema del Arma de Infantería siendo –habitualmente– colocado al frente o proa de la barcaza, junto a las mirillas del conductor (al que posteriormente –caso del Regimiento de Carros n.º 1– se le añadirá en su centro, la figura de un carro «saliendo» de su interior hacia la siniestra) así como la Cruz de San Andrés, en negro sobre fondo blanco –cubriendo la total superficialidad de las escotillas situadas en las torres– cerrando así tanto el aspecto cromático como el identificativo de los carros, en unos regimientos en los que sus carristas han de vestir amoldándose (casi por obligada necesidad) a las prendas que buenamente les puede surtir el Cuerpo de Intendencia.

Nuevamente cobra aquí un gran valor el siempre socorrido (y no menos recurrente) mono o buzo, bien en el funcional color azul mahón o caqui, y que es usado para todo tipo de tareas, hasta el extremo de llegar a convertirse prácticamente en prenda única de vida. No todos los regimientos llegan a disponer de los mismos colores dada la general falta de existencias, por ello, es conocido como en el Regimiento de Carros n.º 3 de Valls se ha de recurrir a tener que echar mano de «inapropiados» monos ¡en color blanco!, de los que tradicionalmente viniera usando el personal mecánico de la aviación militar, y proporcionados por el cercano aeródromo sito en Reus. Como prendas de cabeza no pueden faltar en el apartado uniformológico la almohadillada chichonera

<sup>10</sup> Durante los años sesenta, la creación de batallones de carros en las divisiones experimentales de Infantería, propiciará la creación y uso durante la existencia de las mismas, de un nuevo distintivo táctico de identificación, consistente en un pentágono invertido, a color, acorde al estipulado orden cromático de la escalilla, siendo introducido el azul como el propio de las Planas Mayores. Ulteriormente aparecerán otras formas y figuras geométricas como cuadrados, rectángulos e incluso barras, tanto verticales como horizontales.

cubrecabezas de origen ruso, y que combinada con el gorriño cuartelero o una sencilla boina negra de procedencia civil en la que llevar prendidas las divisas, son los tres principales tocados que complementan alternativamente el aspecto estético de los carristas en una época marcada por severas privaciones.



**«Modas y modismos». Dos diferentes modelos de emblemas de instructor en carros de combate, implantados a comienzos de los años cuarenta, y que en significativo número, todavía se encontraban en uso a mediados de los años ochenta. El modelo adoptado en 1959, nunca terminaría por sustituirlos completamente (colección del autor)**

En éste periodo de tiempo, que bien podría definirse como «de asentamiento», y en el que un esperanzador proyecto de nacional factura con apellido «Verdeja», no logrará finalmente superar dos innovadores prototipos, es cuando la Escuela de Aplicación y Tiro de Infantería, se encarga de retomar la impartición regular de cursos orientados, en principio, hacia todos aquellos jefes y oficiales interesados en la obtención del correspondiente título acreditativo de especialista o aptitud para el mando en unidades de carros de combate. No existiendo en la época –de momento y como tal– el diseño oficial actualizado para la uniformidad de un emblema o distintivo específico mediante el que se acredite visualmente al individuo que lo porta, bien el estar en posesión del mismo, o en su defecto, denote su destino en una unidad de carros, en primera instancia y por encima del bolsillo derecho de la sahariana o en su caso la guerrera de servicio y paseo, aquellos hacen circunstancial uso recurrente de alguno de los varios modelos de emblemas carristas que se emplearan durante la contienda civil, siendo protagonista en ellos el teutón Panzer I, bien presentado en forma de silueta plana dispuesta hacia la diestra, o reproducido «en posición de marcha» y cierta perspectiva volumétrica.

Confeccionados en dorado latón, y pudiera ser que debido su aspecto un tanto simplón (acompañados en los cuellos por el emblema del Arma de Infantería) motiva el sustituirlos, aconteciendo así buscar el origen y se retome para su puesta al día, del histórico primer modelo de distintivo carrista declarado reglamentario, siendo éste el que se estableciera el 8 de septiembre de 1923 y que gracias a no haber sido derogado, permite no solo su recuperación, sino también una actualización del mismo, y en la que los dorados fusiles que

siguen estando cruzados, son ahora más abiertos, puestos en aspa, siéndoles retirado el ramo de laurel (caso de no haber intervenido previamente en combate un mínimo de seis meses) y colocando en su intersección el descrito carro Panzer I en color plateado sustituyendo al original Renault FT-17.



**Continuación a las «modas y modismos». Modelos de emblemas de instructor en carros de combate, introducidos a partir tanto de la llegada del material estadounidense, como durante la realización en los años ochenta, del curso específico sobre el carro AMX-30E (colección del autor)**

Estas limitadas modificaciones permiten aquí situar la fecha 8 de mayo de 1940 y en la llamada línea del tiempo, el concepto que, a posteriori, se dará en nombrar como «el criterio de las modas y modismos», o aquella corriente –según época y tendencias– de plasmar sin el respaldo de reglamentación u oficio alguno que lo determine y establezca, el modelo de carro de combate que, en concreto, ha de figurar en el distintivo. Con la llegada del carro Panzer IV-H «Maybach» a finales de 1943 mediante el Plan Bär, su figura pasa a formar parte del emblema, aunque nunca terminará por sustituirlo completamente.

Dependiendo –sobre todo– del fabricante de este tipo de efectos de uniformidad y militaría, así como del gusto personal del individuo usuario del mismo, ambos modelos de emblemas terminarán coexistiendo juntos hasta bien entrada la década de los años ochenta, en unión de un tercero, el cual pasará a incorporar la figura de un carro M-47 estadounidense a partir de su llegada a suelo español en el mes de febrero de 1954.

Un postrero cuarto emblema –completamente plateado– y que aparecerá durante la primera mitad de la citada década, incorporando un carro AMX-30, más como un distintivo de curso específico, particular y acreditativo sobre éste modelo de carro en concreto, constituirá el eslabón de cierre en la histórica secuencia que se abriera en 1923.

Los individuos de las clases de tropa, por su parte, y según establecía en su momento diecisiete años atrás la misma Real Orden Circular ya anotada igualmente, reciben un distintivo específico para ser nuevamente colocado en el brazo izquierdo de la sahariana en vigencia, aunque «adaptando» ligeramente a su



Distintivos de la función carrista a comienzos de los años cuarenta.  
Izquierda: Soldado del Arma de Infantería. Derecha: Soldado del Arma de Caballería (internet)

condición el original diseño, al incorporarlo de forma más funcional en el interior de una pequeña placa ovalada de latón dorado y estampada en detalle, mostrando sobre fondo de color rojo un carro Panzer I, dispuesto esta vez en sentido inverso a como es portado en el pecho por la oficialidad, es decir, orientado hacia la diestra, y colocado por encima de los dos consabidos fusiles cruzados en aspa.

Este emblema, en adelante, denotará siempre de su portador una función, la de carrista, no así una titulación o especialidad alguna, no teniendo éste mayor recorrido de vida, al caer en desuso y posterior olvido tras el significativo año de 1943. Es en este año cuando resulta sustituido por un nuevo emblema, igualmente en latón dorado, puesto ahora al pecho, bastante más sencillo y práctico, mostrando sobre un interior rojo, la figura de un carro Panzer Mod. I-B o IV-H «Maybach» (una vez más, dependiendo siempre del fabricante y suministrador a las unidades de este tipo de efectos) en una placa de formato semiovalado. Su inicial finalidad es la de ser usado por las clases de tropa, incluso en su uniformidad de servicio y paseo (la cual llegará a alcanzar una vigencia de uso hasta casi mediados de los años ochenta) si bien, terminará igualmente siendo utilizado por todo el personal carrista de infantería (incluidos cuadros de mando) aunque tan solo sobre en el uniforme azul mahón, introduciéndose a posteriori una variante de este mismo distintivo, pero en fondos azul y ulteriormente verde.



**Distintivos de la función carrista adoptados a partir de 1940 para Infantería, Caballería y su variante en tropas de montaña, así como el emblema específico para los componentes de la Batería –Experimental– de Cañones de Asalto (Cols. del autor y Bg. Cab. J. Mohán Romero)**



El Arma de Caballería –en su conjunto y por su parte– se mantiene a la zaga de la tecnificación, y en ella, la necesaria apertura doctrinal hacia nuevos planteamientos que permitirían comenzar entenderla a futuro, al margen del equino como «eludible» elemento existencial. De forma casi testimonial, los regimientos que pasan a ser encuadrados en el Instituto de Dragones, además de diversas motocicletas, son dotados con distintos modelos de autoametralladoras ligeras y de cañón, bien de los llegados a suelo español procedentes de la Unión Soviética como los BA-6, o en su defecto, de modelos fabricados en la que fue zona republicana, tales como los ZIS-5 de dos ejes Chevrolet-1937, aunque manteniendo un inevitable aspecto estético externo muy en la línea de los primeros. Los carros (siendo benévolo al así denominar a alguno de sus modelos, y que siguen siendo vistos con cierto rechazo por algunos grupos de los llamados «jinetes de la vieja escuela») pasan también a engrosar tímidamente las filas de los escuadrones.

Para las tripulaciones de estas decrepitas monturas aceradas, sean cuadros de mando o tropa, de forma única e indistinta pero no así en todos los regimientos, es adoptado un emblema específico de función, en similares términos y condiciones al empleado concretamente por los carristas de tropa en infantería, aunque en éste caso, para todos y colocado siempre por encima del bolsillo derecho de la sahariana o bien guerrera, son mostradas sobre un azul celeste interior de una chapa ovalada troquelada en latón o metal blanco, dos lanzas con banderolas nacionales, en cuya intersección aparece dispuesto en posición de marcha hacia la diestra un carro de modelo inspirado en un T-26B «Vickers».



**Distintivos carristas en el Arma de Caballería. Años cuarenta y cincuenta respectivamente (Cols. del autor y Bg. Cab. A. Gil Fernández)**

El distintivo es acompañado por el emblema del Arma de Caballería en los cuellos, así como en el frente del personalísimo gorrillo isabelino de airoso madroño enflecado en azul y plata, no llegándose a generalizar, si bien, un significativo número del mismo distintivo –ya siempre y únicamente circunscritos al uniforme azul mahón de instrucción y campaña–



continuarán siendo empleados ulteriormente por algunos cuadros de mando, a título personal y bajo consentimiento de la superioridad. Algunos serán vistos durante la campaña de Ifni-Sáhara entre 1957/58, mientras otros continuarán vigentes –casi a modo de anecdótica curiosidad–, incluso en épocas más contemporáneas, llegado el final de los años setenta, coincidiendo para entonces y al mismo tiempo, con otro tipo de emblemas y distintivos de concepción y hechuras más modernos.

Con fecha 27 de enero 1943 es oficialmente aprobado el Reglamento de Uniformidad del Ejército de Tierra, RUET-43, un auténtico y obligado «vademécum» referencial sobre el atuendo castrense español, y en el que las tripulaciones de los carros de combate encuentran su particular hueco, al ser descrito tanto el específico uniforme a vestir, como aquellos elementos a él afines (excepción hecha de los emblemas y distintivos, salvo los rombos de losange para cuellos o solapas) estando éste compuesto por un mono o funda en azul mahón, al entenderse que por justificados razonamientos de limpieza e higiene, se trata de un color «sufrido» y en el que dada su tonalidad, las inevitables manchas resultantes producto de las tareas propias del entretenimiento y trabajo en los carros, visualmente, podrán pasar más desapercibidas.

Este uniforme de tipo privativo es ilustrado en el RUET-43 mediante una artística viñeta a color, en la que es posible observar como los bolsillos son interiores y provistos de cierres metálicos por cremallera. No obstante, este detalle terminará siempre variando en función de la contrata textil o suministrador de las prendas, existiendo otros modelos de similar hechura pero dotados de botonadura, siendo igualmente reseñables, aquellas partidas entregadas a vestuario y carentes en los hombros de las necesarias trabillas, mediante las que sujetar el siempre incómodo, inútil y peligroso (entiéndase, a bordo de los carros) correa de cuero, así como las divisas. Esta circunstancia invitará en adelante a tener que aplicar en éste uniforme, una práctica de uso muy extendida en la época y ya vista en otras uniformidades al estilo, como es la de portar las divisas a la altura izquierda del pecho, colocadas sobre un soporte rígido en forma generalmente rectangular, y más familiarmente conocido como «galleta», cuyo color de fondo, variará en función del Arma de servicio del individuo portador de la misma: rojo para el Arma de Infantería (así mismo, por extensión, como genérico color, al ser el igualmente representativo del Ejército de Tierra) o azul celeste, purísima o María Cristina, en el caso de las unidades del Arma de Caballería.

Como complementos, una chichonera semiesférica cubrecabezas, confeccionada en cartón prensado y recubierto de cuero (copia «a la española» de una chichonera provista de cogotera, y muy parecida a la traída a España

por los combatientes italianos del CTV durante la contienda civil), así como una boina negra, armada, cuya morfología recuerda –en cierto modo– a una similar prenda que, en tiempos, era la particular del Panzerkorps alemán, e igualmente empleada con profusión durante la conflagración civil, mostrando al frente en latón dorado el emblema del Ejército de Tierra, siendo destacable que durante un periodo cercano a los quince años, será –dentro de la uniformidad– la única prenda de cabeza en su género y naturaleza, terminando por adquirir entre sus muy distintos usuarios nombres tan variados como «Boina Lepanto», «de seta» y muy posteriormente «Boina Miláns», en clara referencia al general que hará de la misma una de sus más icónicas estampas.



**Componentes del Regimiento de Carros de Combate «Alcázar de Toledo» n.º 61 durante los años cuarenta, vistiendo diferentes indumentarias. A destacar la boina negra carrista establecida por el RUET-43 (internet)**

A la recepción de veinte carros Panzer IV-H «Maybach» en el mes de diciembre de 1943, sigue una decena de StuG-III, siendo identificados en los flancos mediante guarismos de color rojo perfilados en blanco, y aplicados sobre la rugosa protección antimagnética zimmerit que portan de origen. Armados con una pieza de 75/48 mm. y bajo el concepto de cañones de asalto, se decide reunirlos de forma homogénea en una sola unidad, tipo batería, de la que se encarga –con el término de «Experimental»– la Escuela de Aplicación y Tiro de Artillería, vistiendo de faena a sus componentes exactamente igual a como lo están los carristas –incluido un específico emblema ovalado

de función<sup>11</sup>, genéricamente coloreado en rojo y a portar sobre el pecho—constituyendo ambos medios acorazados el que bien podría denominarse como «broche de oro» a un intenso y no menos transcendental año, en el que además de ser creada la División Acorazada (de la Reserva General), son reducidos a tan solo a tres el número de Regimientos de Carros por la disolución de los números 3 y 4, cuyas plantillas solamente contemplan una Compañía con material.

Gracias a la institucional reforma emprendida del 1 de enero de 1944, se determina la concesión de nombres propios a regimientos y batallones independientes, de tal forma que el madrileño Regimiento de Carros n.º 1 pasa a denominarse «Alcázar de Toledo» n.º 61, el Regimiento de Carros n.º 2 ubicado en Sevilla se convierte en el «Brunete» n.º 62 y finalmente el norteafricano acuartelado en Laucién, recibe el nombre de «Oviedo» n.º 63; disposición gracias a la cual e igualmente, ciertos a batallones de carros independientes reciben así mismo los suyos propios, aunque sin llegar a efecto práctico, al no formalizarse su creación.

Ello permite un reparto más racional del cada vez más que paupérrimo material disponible, el cual comienza a ser íntegramente pintado en el monocolor verde caquí, sin perder los planteamientos identificativos anteriormente descritos, recayendo sobre los nuevos vehículos llegados de Alemania, y pese al limitado número de ejemplares, el aporte de un más que necesario «aire fresco». Las tripulaciones pasan por primera vez a gozar a bordo de equipos de radio e interfonía, mediante auriculares y laringófonos, hasta entonces inexistentes en otro tipo de carros y blindados en servicio, viéndose por ello obligadas a mantener las comunicaciones e impartir órdenes mediante las más inverosímiles de las ocurrencias y perspicacias, teniéndose para ello que valerse incluso de largos punteros o cuerdas anudadas en las hombreras, de las que poder jalar.

*El amigo norteamericano. Nuevos materiales para nuevos tiempos  
(1954/1975)*

En el marco de nuevo orden político y geoestratégico mundial surgido tras la finalización de la II G.M., a fecha 23 de septiembre de 1953, son firmados entre los gobiernos de España y los Estados Unidos de Norteamérica los primeramente denominados como Pactos de Madrid; Acuerdos de

---

<sup>11</sup> El emblema es ostentado por todo el personal, sin distinción, en las prendas de instrucción y campaña, pero solamente en las de servicio y paseo de las clases de tropa.

Defensa y Cooperación Mutua gracias a los cuales, cinco meses más tarde, es descargado en el puerto de Cartagena el primero de los envíos regulares de suministro y material militar contemplado en los susodichos acuerdos.

Estas entregas permiten dar entrada progresiva a una serie de nuevos carros de combate, así como otro tipo de vehículos, tanto blindados como de los llamados «de piel blanda», que van a permitir al ejército en su conjunto, afrontar una nueva era con mayores –y hasta estos momentos– casi impensables medios, tanto en cantidad como de una cierta calidad. Por su misma propia naturaleza como Gran Unidad única en su género dentro del ET y en primera instancia, es la División Acorazada, la encargada de recepcionar para el Regimiento «Alcázar de Toledo» n.º 61, los primeros ejemplares del innovador M-47, y por extensión –dentro de la misma– otras unidades de infantería, caso de los Regimientos «Saboya» n.º 6 y «Asturias» n.º 31 que ven ampliar sobremanera sus posibilidades, tanto operativas como tácticas, al ser dotadas con específicos vehículos mecanizados –vulgarmente conocidos como «carriers»–, del tipo semioruga y en varios de sus distintos modelos, para poder dotar a uno de sus respectivos batallones.

De forma muy similar a como acontece con la Infantería en el seno de la misma División, la Caballería representada a través del Grupo de Dragones de «Alfambra», se suma al proceso de nueva dotación material, recibiendo para sus Escuadrones –tanto los Ligeros como el de Carros Medios– los correspondientes M-24 y M-47, de los que igual y respectivamente, pueden beneficiarse en la División de Caballería –aunque tan solo mediante una «testimonial» Sección de Carros Ligeros en cada uno– los Regimientos «Santiago» n.º 1 y «Pavía» n.º 4, añadiéndose en el reparto los Regimientos «Calatrava» n.º 2 y «Almansa» n.º 5, los cuales pueden equipar un Escuadrón de Carros Medios respectivamente.

Estas incorporaciones no resultarían entendibles sin el importante respaldo de un sustancial número de ejemplares del Coche Ligerio Todo Terreno ¼ Ton. –el conocido popularmente como Jeep– constituyendo ambos medios de acción, un sólido tándem en el que basar el impulso –largamente esperado– mediante el que poder afrontar una más que necesaria mecanización del Arma bizarra por antonomasia, aunque lamentablemente, el retraso ya generado no podrá llegar a enmendarse.

En paralelo y de igual forma en ambas Grandes Unidades, la artillería puede iniciar el definitivo trámite de autopropulsión de algunos Regimientos y Grupos mediante los obuses M-37 de 105/22,5 mm. y M-44 de 155/23 mm., pasando a dotar el Regimiento de Artillería n.º 13 en el que se dejan de remolcar otro tipo de piezas hasta éstos momentos bajo responsabilidad de los canadienses camiones blindados C-15TA –más conocidos en España

por el familiar nombre de «Trumphies»– dándose un similar proceso en el Regimiento de Artillería a Caballo n.º 19 aunque limitado tan solo a un Grupo de M-37.

Es tiempo, por tanto, para que la Escuela de Aplicación de Caballería y Equitación del Ejército inicie también la impartición regular de cursos encaminados a la instrucción y adiestramiento de aquellos jinetes, que vestidos en adelante con mono azul mahón y tocados con boina negra, van a convertirse igualmente en carristas. Se pudiera focalizar en este centro el origen o inicio cronológico, por el que ciertos jefes y oficiales de innovador talante, pero no menos respetuosos con las más intrínsecas de las tradiciones, por iniciativa propia y a título particular –aunque gozando siempre para ello de un cómplice guiño de inmediato superior consentimiento– comienzan a sustituir en la boina el emblema del Ejército de Tierra por las tradicionales lanzas plateadas, y que hasta los años treinta, realizaban característicamente las gorras de plato.

Este hecho, pese a las ocasionales cortapisas, restricciones y negativas a su uso que se darán por parte de ciertas altas instancias (apoyándose para ello muchas veces, en una falta de regulación oficial en concreto de las mismas), llegará a futuro casi a convertirse en una de las prácticas más habituales y extendida (aunque condicionada –en la mayoría de las ocasiones– por las existencias y posibilidades), alcanzando prácticamente a la totalidad de los cuadros de mando carristas en casi todos los Regimientos de Caballería y algunas otras unidades de entidad Grupo.

La práctica alcanzará posteriormente distintas formas particulares e interpretativas, tal y como acontecerá en su momento durante la recta final de los años setenta, cuando el Regimiento «Lusitania» n.º 8 comenzará a colocar en el frente de la boina carrista su inconfundible calavera sobre lanzas (familiarmente conocido por «Timoteo»), o como otras muchas, partir del año 1977, terminarán –además– por ser timbradas con una plateada corona real.

Es destacable que la falta tanto de lanzas como de coronas en un sustancial número de unidades (básicamente, en las de moderna factura –caso de los Grupos Ligeros de Caballería de las BRIDOT nacidos en 1965– pero sobre todo, en aquellas que pudieron ser sacudidas por muy dispares avatares de reciente naturaleza histórica, y por los que se perdió gran cantidad de patrimonio de todo tipo y naturaleza) no será óbice para que sean muchas veces suplidas por el orgullo y espíritu del buen hacer personales. Serán adquiridas a título particular en establecimientos civiles del gremio de efectos militares, al haberlas éstos recuperado del «olvido comercial» en el que se encontraban... desde los lejanos tiempos en los que la mecanización y acozamiento del Arma eran poco menos que utópicos.

Pese a registrarse de por medio un prolongado espacio de tiempo, -que terminará abarcando algo más de un quinquenio- para el inicio de la paulatina (pero no siempre general), implementación práctica del anterior citado hábito por parte de otras unidades de caballería, la histórica excepción al mismo es materializada antes de concluir la propia década de los años cincuenta, cuando participando en el tradicional desfile anual de La Victoria, se accede a que las tripulaciones carristas del Grupo de Exploración Dragones de «Alfambra» de la División Acorazada, coloquen sobre las boinas (a su izquierda y junto al reglamentario emblema frontal del Ejército de Tierra que no pueden sustituir por las plateadas lanzas), un pequeño gallardete farpado en color azul purísima, portando en su interior el emblema del propio Grupo, en tanto que los distintos vehículos encartados en la magna parada militar, íntegramente pintados en un pulcro y reluciente verde caqui, continúen mostrando plasmado sobre corazas, protecciones y carrocerías el blasón divisionario sobre dos lanzas, que por primera vez, fuese implantado en el año de 1957<sup>12</sup>.

Dos llegan a ser –precisamente– los Grupos Expedicionarios de Caballería que, respectivamente, son organizados por los Regimientos «Santiago» n.º 1 y «Pavía» n.º 4 para ser remitidos hasta las lejanas tierras saharauis africanas, el primero a El Aaiún y el segundo a Villa Bens, e intervenir en la campaña que allí acontece, siendo para ello necesario la preliminar búsqueda de un material que les equipe pero del que no se dispone, dando como resultado la adquisición para el primero de ellos de diez ocasionales «Hércules», Autoametralladoras M-8/20 adquiridos de tercera mano en Francia; mientras el segundo logra reunir en un solo Escuadrón un máximo de siete carros de combate M-24 así como algunos semiorugas estadounidenses del modelo M-5 carentes de armamento, detalle éste (entre otros) que apunta hacia la verosímil posibilidad que éstos últimos vehículos, fuesen previamente adquiridos en alguno de los múltiples centros de suministro y venta de excedentes militares localizados en Centroeuropa tras la financiación de la II G.M.

El bravo comportamiento demostrado en todo momento a lo largo de las operaciones realizadas en la llamada campaña de Ifni-Sáhara, así como la adecuación de los medios al terreno, servirá para constituir durante el proceso de pacificación, el punto de partida inicial en el que apoyarse para dar nuevamente entrada en La Legión, a unidades representativas del Arma tras casi una treintena de años de ausencia, teniendo desde entonces cada Tercio Sahariano un Grupo Ligero integrado en sus respectivas estructuras.

<sup>12</sup> No deja de resultar un detalle ciertamente llamativo, puesto que no será hasta bien entrada la década de los años sesenta, cuando las unidades de la División Acorazada, comiencen todas a generalizar la costumbre de plasmar en vehículos y material el inconfundible y característico blasón divisionario.



Mientras tanto el Estado Mayor Central del Ejército, dada la necesidad de unificar y definir la legislación/normativa existente al respecto, por lo que a la existencia y uso de un emblema específico representativo que acredite a los distintos cuadros de mando, y por extensión a los cabos primeros, estar en posesión del título de jefe especialista de carros de combate o bien de instructor de los mismos, mediante una orden fechada a 4 de febrero de 1959, establece y reglamenta una serie de nuevos distintivos, tanto de infantería como de caballería. Todos estos distintivos bajo un común formato, hechura y aspecto generales, mediante los cuales –en principio y teóricamente– se pretende ir retirando progresivamente todos aquellos otros emblemas «alternativos» de los que se hace consentido uso, y que en la práctica, tanto el apego como el talante personales de sus respectivos usuarios, lograrán en muchos casos que hasta bien entrada la década de los años ochenta, los antiguos modelos de «relativa dudosa oficialidad» así como los de nuevo cuño, resulten coetáneos al mismo tiempo, incluso entre los componentes de una misma unidad.

Los nuevos distintivos son metálicos, en forma verticalmente ovalada, llevando en su interior sobre esmalte, sea rojo o azul purísima (para jefes y oficiales) sus armas representativas, y en cuyo centro aparece sobrepuesto un carro de combate plateado de modelo indefinido dispuesto en posición de marcha hacia la siniestra. El emblema, en iguales condiciones, es sin esmalte para los suboficiales y cabos primeros y en todos los casos, suspendido por la parte inferior, presenta una barra roja por cada año de servicio prestado o ejerciendo destino como carrista, siendo cuatro barras rojas sustituidas a los cinco años por una barra dorada. En caso de intervención en combate, mínimo seis meses, el emblema mostrará en rededor un ramo de hojas de laurel en color verde.



**Emblemas de común formato –aunque distinto fabricante– para jefe instructor en carros de combate en infantería y caballería, establecidos en 1959. Adviértase el detalle de los laureles, como indicativo de haber intervenido en combate (Cols. Bg. Cab. J. Mohán Romero y autor)**

En cualesquiera de los modelos descritos, será fabricado por distintas firmas, y aunque la apariencia general será muy similar entre ellos, la impronta particular de cada una se verá plasmada en el emblema de su manufactura industrial, bien reproduciendo un carro Panzer IV-H «Maybach» muy similar al recogido en el mismo blasón de la División Acorazada, u otro asemejado a un M-47, destacando de entre todos un peculiar modelo de emblema, que siempre bajo particular encargo, realizará artesanalmente un tradicional establecimiento madrileño del gremio de la joyería, con esmaltados rojos o azules de inigualable calidad y plasticidad.

### *La bienintencionada reforma de 1960*

Se viven tiempos de grandes cambios a través de una profunda reforma, cuyo alcance pretende ser no solo moderno, si no también ciertamente innovador. Las tradicionales doce Divisiones de Infantería existentes son reducidas a tan solo ocho, recibiendo el apellido de Experimentales, teniendo todas ellas asignadas de forma orgánica un Batallón de Carros así como una Agrupación Blindada de Caballería. Sin embargo, la evidente realidad y la siempre inevitable disponibilidad de los medios existenciales solo proporcionan material acorazado para dotar únicamente a tres, las cuales y a partir de la primavera de 1961, reciben los institucionales nombres de «Guadarrama» n.º 11, «Guzmán El Bueno» n.º 21 y «Maestrazgo» n.º 31, sumándose a éstas las Divisiones Acorazada y de Caballería bajo los nombres de «Brunete» y «Jarama» respectivamente.

Las tres primeras, por su misma nueva creación, reciben un blasón o escudo identificativo, alguno de ellos en formatos y hechuras bajo diseño contra todas las leyes de la heráldica establecida, debido –en gran parte– a tratarse en la época, de una disciplina sobre la que muy pocos cuadros de mando patentizan un básico conocimiento regulador. A todas ellas, como principales Grandes Unidades operativas organizadas y equipadas con más o menos vehículos acorazados, deben así mismo añadirse tres Brigadas Blindadas de Caballería para Cuerpo de Ejército (más intencionadas que reales así como efectivas), y que teniendo su procedencia de un anterior Regimiento del Arma, reciben los nombres de «Montesa» n.º 1, «Hernán Cortés» n.º 2 y «Castillejos» n.º 3, estableciendo su guarnición en Madrid, Badajoz y Zaragoza respectivamente.

Estos nuevos escusones o escarapelas –sean metálicos o impresos sobre tela– además de ser artísticamente plasmados –con más o menos arte– sobre las corazas, blindajes y carrocerías de los propios vehículos, comienzan a ser igualmente portados en el brazo derecho de la uniformidad, bien de servicio y paseo, así como ulteriormente en la de instrucción y campaña.



**Toda una revolución en su momento: un M-47 perteneciente al Batallón de Carros de la División Experimental –Pentómica– «Guadarrama» n.º 11.**

**A destacar el distintivo táctico y su forma, para este tipo de unidades, pintado en la parte posterior del cofre de la torre (internet)**

Es destacable que al hilo del importante proceso en curso, el uniforme del personal carrista comienza a ser objeto de un cierto «refinamiento» funcional, al irse prescindiendo paulatinamente del habitual mono o funda en favor de dos prendas independientes, siempre en color azul mahón, manteniendo los bolsillos por cierres a cremallera y compuesto por una chaquetilla corta tipo cazadora y unos pantalones «noruegos» con frunce elástico de ajuste inferior, permitiendo de esta forma una mayor desenvoltura corporal, más holgada y cómoda dentro de los carros. Los vehículos –por su parte y en general–, así como el diverso material pesado, sobre todo en aquellos que dotan a las unidades de la 1ª Región, o bien, participan habitualmente en la tradicional magna parada militar anual que se celebra en Madrid, durante casi un quinquenio, desfilan íntegramente pintados mostrando un aparente mimetizado de enmascaramiento (conocido como camuflaje pentómico) dispuesto a pistola sobre el preceptivo verde caqui de base; formado éste por una lograda combinación sinuosa de manchas superpuestas en oportunos colores marrón tierra, marrón rojizo y ocre, para las que no se sigue un patrón predeterminado de aplicación, variando por ello entre las unidades usuarias, e incluso entre los vehículos de las mismas.

De tamaña guisa cromática, gran parte de él toma parte en el rodaje de la película «The battle of Bulge» (La Batalla de Las Ardenas), retirándosele

tan solo las numeraciones tácticas, así como aquellos elementos de identificación propios al uso, siendo sustituidos por grandes estrellas blancas de cinco puntas, cubriendo así el rol de las fuerzas norteamericanas evolucionando en unas supuestas tierras belgas, cuyos escenarios naturales los aportan las provincias de Madrid y Segovia<sup>13</sup>, en tanto que, al menos, dos compañías de M-47 pertenecientes al Regimiento de Infantería de Carros de Combate «Alcázar de Toledo» n.º 61, e íntegramente pintados en un irreal color gris general, hacen las veces de poderosos «Tigres» alemanes, recreando cinematográficamente una de las últimas batallas decisivas de la II GM.

### *Tiempo de enmiendas. La reforma de 1965*

Mediada una década que es ya considerada en ciertos ámbitos y aspectos como ciertamente vanguardista, resulta manifiesta la imposibilidad de continuar manteniendo en vigor ocho Divisiones de Infantería Experimentales (aunque solamente tres dispongan de material acorazado), resultando más que necesario acometer nuevamente una gran reforma estructural, la segunda en poco más de cinco años y por mor de la cual, siguiendo en ésta ocasión un planteamiento defensivo nacional similar al vigente en Francia, el Ejército de Tierra pasa a ser vertebrado en tres grandes elementos claramente diferenciados: las Fuerzas de Intervención Inmediata FII, las de Defensa Operativa del Territorio DOT y finalmente una gran Reserva General RG.

A través de las mismas y de las distintas unidades que las integran, se busca armonizar en la práctica y enmendar una inevitable realidad: la falta física –en casos muy determinados– de aquellos recursos, medios materiales y elementos mínimos necesarios con los que poder sustraer del papel, la teórica plantilla orgánica que presentan una serie de unidades contempladas en la anterior gran reforma de 1960. Y es en el marco de ésta, conocida como «Reforma Menéndez Tolosa», la adecuación gracias a la cual, se puede iniciar un proceso evolutivo de moderno y cercano alcance –abierto en el ámbito material– por el que se da entrada al «innovador» transporte mecanizado M-113, así como al carro de combate M-48 y el lanzapuentes sistema tijera M-60 con destino a los zapadores vinculados a las unidades mecanizado acorazadas; vehículos todos ellos de origen estadounidense y llegados a España bajo los Acuerdos de Defensa y Cooperación Mutua plenamente vigentes.

<sup>13</sup> Durante los años sesenta, el territorio español se convertirá en un gran escenario cinematográfico, siendo filmados –con destacada participación de efectivos, tanto del Ejército de Tierra como del Aire– películas como «Patton» o «La Batalla de Inglaterra», entre otras.



El siempre espectacular carro lanzapuentes M-60 AVLB, ha constituido desde su llegada en 1.968, uno de los ingenios más punteros y representativos de los zapadores acorazados dentro de sus distintos y variados medios de trabajo, existiendo para él mismo un específico curso sobre su manejo (Col. Bg. Cab. J. Mohán Romero/internet)



Las Divisiones de Intervención quedan reducidas a tres, en las modalidades de Acorazada, Mecanizada y Motorizada, no cambiando de denominación y tomando por número ordinal aquél de las Regiones Militares en las que se acantonan, resultando así la División Acorazada «Brunete» n.º 1, la División de Infantería Mecanizada «Guzmán El Bueno» n.º 2 y la División de Infantería Motorizada «Maestrazgo» n.º 3; todas ellas organizadas a tan solo dos de las tres Brigadas que, sobre el papel, las componen orgánicamente, disponiendo –además– todas ellas de un Núcleo de Tropas Divisionarias, siendo correlativamente identificadas como Brigadas Mecanizada XI y Acorazada XII en la primera de las divisiones, Brigada Mecanizada XXI y Motorizada XXII en la segunda, y finalmente Brigadas Motorizadas XXXI y XXXII en la tercera.

Por su parte, las Divisiones de Montaña «Urgel» y «Navarra» de la DOT (cada una, con un Regimiento Acorazado de Caballería en su Núcleo de Tropas Divisionario) toman por ordinales los guarismos 4 y 6 respectivamente –según sus correspondientes despliegues territoriales– en tanto que la División de Caballería «Jarama» (pese a los faltantes) es convertida en Brigada, con una significada connotación, de la misma forma que otras Grandes Unidades de similar configuración y potencialmente encuadrables –según necesidad– en un supuesto Cuerpo de Ejército: su capacidad de rápida e inmediata intervención como si perteneciesen a las mismas FII.

Es adquirido por compra directa un nuevo modelo de vehículo, el cual viene a enriquecer el parque de medios blindados existente en general, y del Arma de Caballería en particular, estando representado por el autoametralladora ligera y de cañón Panhard AML-245 de origen galo, cuyo primer destino (a partir del mes de marzo de 1967), íntegramente pintadas en un desierto amarillo mostaza y luciendo en sus torres las armas del santo patrón Santiago, son los Grupos Ligeros Saharianos, de los igualmente Saharianos Tercios de La Legión, para cuyas tripulaciones se dispone como atuendo «alternativo» al característico y tradicional verde grisáceo del Cuerpo (ése al que se le llama sarga.....) puedan igualmente vestir el azul mahón de los carristas, incluida boina negra, aunque con el emblema del Ejército de Tierra al frente, siendo prenda de cabeza que, ciertamente, no termina por agradar.

Para este nuevo vehículo (terco, manifestando en todo momento una maniática y reiterativa tendencia a volcar, que requerirá siempre de los conductores una cierta pericia y habilidad en su manejo) es establecido un curso específico de conocimientos, capacitación y adiestramiento, inicialmente impartido en sus primeras convocatorias por el Grupo de Instrucción de la Escuela de Aplicación de Caballería y Equitación del Ejército domiciliado en Hoyo de Manzanares; centro pedagógico que en el mes de septiembre de



1972 se mudará hasta el pucelano Pinar de Antequera, convirtiéndose allí (mayo de 1974) en Regimiento de Instrucción de la Academia de Caballería, recuperando –en 1979– el nombre de «Calatrava» perdido durante la reforma del año 1965.

Para éstas fechas, y siguiendo ésa costumbre tan «a la española», de poner mote a todo aquello que resulte susceptible de ser moteado, ya será conocido en algunas unidades por el apelativo de «La Rana» (pudiera ser –quizás– a querer ver en su aspecto, una cierta apariencia morfológica con el batracio anuro, ligado a un inconfundible «petardear» de motor) habiendo pasando para éstos entonces a constituir uno de los cursos básicos indispensables, tanto para Cadetes como para los Caballeros Alumnos de 2º año. Uno de éstos últimos (en sus primeras Promociones) eleva a la superioridad para su tramitación, el personal diseño-propuesta de un específico emblema acreditativo del curso de Jefe Especialista en Autoametralladoras, consistente en la plateada figura de un Panhard AML-245 H-90 dispuesta en posición de marcha hacia la diestra, y posicionada sobre la intersección de dos lanzas, todo ello en interior de un escudete esmaltado en color azul prusia, siendo ulteriormente fabricado y lucido en el uniforme de servicio y paseo de los distintos cuadros de mando, a los que por contra y curiosamente, nunca les llegará a constar (en caso de existir) norma o disposición oficial reguladora del mismo, quedando por tanto como uno más, en el listado de ésos emblemas de consentido uso general, aunque no por ello, dejará de ser uno de los más habituales colocado sobre la uniformidad.

Entre toda ésta vorágine de trascendentales cambios y modificaciones, surge –uniformológicamente– un significativo hecho que, en corto margen de tiempo, revolucionará drásticamente no solo la imagen del soldado español, sino también, ayudará a mejorar las condiciones de vida del mismo, como es la adopción de un moderno uniforme de instrucción y campaña en color caqui (para algunos, el garbanzo)



**Sobre esmalte azul prusia, distintivos propios del Arma de Caballería pertenecientes a los cursos específicos sobre autoametralladoras-cañón Panhard AML-245 y misiles filoguiados contra-carro «Cobra» (Col. del autor)**

denominado M-67, compuesto por una camisola o «chupita» y pantalones con múltiples bolsillos, teniendo como prenda de cabeza una gorrilla de visera, corta y dura, que terminará siendo con el tiempo conocida familiarmente entre la tropa por el apelativo de «coreana». Ésta indumentaria será entendida a futuro como concepto técnico de «módulo de combate», es decir, todos aquellos elementos y piezas que lo forman (casco de acero, correaje o trinchas de lona, mochila/macuto, portacargadores, portagranadas, funda pistolera, cantimplora, máscara antigás, zapapico, etc., etc.) están interrelacionados unos con otros, tomando como eje central del mismo el fusil de asalto CETME B/C en calibre 7,62x51 NATO.

El atuendo y equipo son públicamente mostrados durante la tradicional magna parada castrense del año 1968, siendo confeccionada una versión del mismo en el ya preceptivo color azul mahón para las tripulaciones carristas y otras unidades especializadas, aunque nunca terminará por reemplazar completamente al antiguo anterior modelo de cierres por cremallera, coincidiendo el uso de ambas prendas en un significativo número de unidades hasta bien entrada la década de los años ochenta.

Y es precisamente a comienzos de la década intermedia entre una y otra, la de los años setenta, en el seno de las Grandes Unidades resultantes de una moderna reestructuración, pero sobre todo, la que tiene a la Brigada Acorazada XII como principal hilo conductor, cuando surge en ella un general hábito que terminará marcando impronta uniformológica durante un periodo de tiempo cercano a los quince años. A través de la presencia y cotidiano uso, tanto en el interior de los acuartelamientos para todos los cuadros de mando sin distinción, como también en la calle (al ser mostrados en su tiempo libre por los soldados de las clases de tropa en su uniformidad de servicio y paseo) son adoptados una serie de novedosos distintivos específicos nacidos de aquellos mandos de unidad, que por extensión, y tomando por referencia el conocido formato semiovalado de la función carrista adoptado a partir de 1944, desean hacer visual constatación de otras formas de combate especializadas afines a los carros, como pueden ser las de la infantería mecanizada, la artillería autopropulsada, la del trabajo técnico a través de los zapadores acorazados o de la logística, dada la misma propia ligazón que a ellos les une.

Nacen así diferentes modelos de emblemas de pecho –inicialmente en color rojo, siempre en clara alusión referencial al Arma raíz que ejerce de interarmas, la infantería–, tomando como principales elementos representativos de los mismos el vehículo básico del que están dotadas, sea un TOA M-113 sobre dos fusiles, un obús ATP M-109, un carro lanzapuentes M-60 o una celada encastrada sobre una rueda dentada; pasando todos ellos en escaso margen tiempo, a mostrar en la parte inferior central de los mismos un



Emblemas de pecho, incorporados a comienzos de los años setenta para unidades acorazadas y mecanizadas, tanto de Infantería como de Caballería, en sus distintas configuraciones y disciplinas a lo largo del tiempo (Col. del autor)

pequeño número, nombre o leyenda abreviada alusiva a la unidad de quien los porta, dejando por ello de ser meros emblemas generales de función, para pasar a constituirse en claros escudos de representación.

El tiempo, en la ya lejana década de los años noventa y sobre tejidos verde OTAN o de enmascaramiento, relegará su uso a tan solo el uniforme mimetizado boscoso de instrucción y campaña, si bien, un elevado número unidades de todo tipo y naturaleza (no solo las mecanizado-acorazadas) se valdrán consentidamente de ellos, como elementos propios de identificación, desvirtuando así el original planteamiento por el que fueron creados.

Los cambios de destino entre unidades a los que han de rendirse por la misma carrera profesional los distintos cuadros de mando, ayudará poco a poco (en cierto modo o gran medida) a propagar entre las mismas el descrito hábito, terminando por ser asignado –casi en las mismas condiciones– a un significativo número de unidades de caballería, si bien, sustituyendo necesariamente el color rojo por el natural azul celeste, y mostrando en su interior sobre dos lanzas, la silueta del vehículo específico correspondiente al tipo de escuadrón o modalidad de los que se trate. Es constatable invocar la curiosa situación (una de tantas) que acontecerá rebasada la mitad de la misma década setentera, cuando habiendo algún regimiento de Caballería en el que todavía no se haga uso sobre la uniformidad (bien ante la falta de existencias u otro motivo) de elemento identificativo alguno alusivo a la función carrista –caso del melillense «Alcántara» n.º 10–, la personal propuesta de un entonces joven teniente que allí será destinado, tras hablar con el capitán del Escuadrón de Carros, y haciendo uso de los fondillos económicos del mismo, terminará adquiriendo en un comercio especializado de efectos militares, un centenar largo de emblemas aprovechando un viaje a la capital; no dejando de ser igualmente reseñable el caso de los Regimientos Acorazados de Montaña «Numancia» n.º 9 y «España» n.º 11 –encuadrados en ambas Divisiones de Montaña–, y en los que el distintivo de la función carrista, se presentará «como variante» sobre el tradicional color verde característico de las tropas de montaña.

Pequeñas implementaciones uniformológicas todas ellas registradas durante el transcurso de unos años, en los que –paralelamente– el sistema identificativo del material en general, y de los vehículos en particular, cobra un gran auge al serles habitualmente plasmados todo tipo de elementos heráldicos o representativos de las unidades usuarias de los mismos, tanto a nivel de División, Brigada e incluso Regimiento, bien por separado, o incluso formando armónicos conjuntos, superponiendo en ocasiones estos sobre las armas principales de su naturaleza. Junto a ellos, no llegan tampoco a faltar

rotulados los insignes nombres de la patria chica, que contribuyeron a la universal nombradía de España allende de ultramar, como «Pedro de Valdivia», «Francisco de Orellana», «Hernán Cortés» o «Francisco Pizarro» en unidades tales como el Regimiento Mecanizado «Castilla» n.º 16; o evocadores nombres ecuestres de aquellas nobles monturas de otros tiempos, como «Pie de Plata», «Indefenso», «Balarrasa», «Burke», «Primoroso», «Quorum», o el omnipresente «Amado Mio» –entre otros muchos– como manifestación de la secular afición entre el jinete y el «noble bruto», extrapolada a las resolutivas frías corazas.

Mediante el desarrollo de la denominada mejora continua, a través de la cual, el centro técnico correspondiente investiga y estudia todos aquellos nuevos elementos susceptibles de potencial incorporación al conjunto que forma la uniformidad y equipo del soldado, garantizando así una buena confortabilidad y funcionalidad de éste, en 1970 es introducido en el uniforme M-67 un complemento que va a gozar de una gran popularidad en escaso margen de tiempo: el pañuelo de cuello. Inicialmente confeccionado en color caqui, la nueva prenda persigue una doble finalidad: en principio, preservar la garganta del soldado de las siempre molestas y más que habituales afecciones de garganta, y por otro lado, que constituya una sencilla y útil forma de higiene, al poder mantener limpios por algo más de tiempo los cuellos, tanto de la camisa interior como de la camisola o «chupita».

En el ámbito carrista o de las unidades mecanizado acorazadas, rápidamente le es buscada una tercera finalidad, (un tanto «audaz» si cabe), como es la de permitir identificar visualmente al individuo portador del mismo gracias al distinto color (el táctico representativo de su compañía, escuadrón y/o batería) al igual que en los carros y piezas, se lleva pintado en el tubo del cañón un anillo o «corbata» identificativa, sea roja, amarilla, blanca, verde o azul medio caso –siempre– de las planas mayores, aportando a la uniformidad un nuevo «concepto» de cómo entender el moderno atuendo militar, y que las tripulaciones, en la práctica, llegan ingeniosamente a valerse de él como un rápido y magnífico elemento de recurrente protección contra el polvo en terreno abierto, embozándose la cara bajo él y las gafas.

Singular es la práctica que se da en el Tercio Sahariano «Alejandro Farnesio» n.º 4 de La Legión, al adoptar genéricamente el color negro para un pañuelo de cuello... que nunca resultará ser tal prenda, sino un largo turbante conocido por «zam»; tomado a los componentes indígenas del Cuerpo de Tropas Nómadas, cuya textura y extraordinaria suavidad, le convertirá en un magnífico, versátil e imprescindible elemento del ropaje, sobre todo transitando por inhóspitos parajes del interior del desierto, a bordo de unos vehículos, a cuya general lista se suman en el hermano Tercio Sahariano



«D. Juan de Austria» n.º 3, dieciocho carros medios AMX-30 adquiridos de nueva factura en Francia, y armados con un –entonces– potente cañón de 105/56 mm. frente al de 90/48 mm. que porta el carro M-48 estadounidense, y para cuyas tripulaciones (llamadas a constituir en el vigente año de 1970 la modernísima Compañía «Bakali» de Carros de Combate Medios) se determina ataviarlas con el preceptivo uniforme azul mahón, así como con la característica boina negra; tocado éste que sigue sin ganarse el beneplácito de los Caballeros Legionarios, siendo por ello muchas veces sustituida, bien por la gorra blanda de faena, o en su defecto –según ocasión– por el gorrillo isabelino o «chapiri».

Afianzado internacionalmente al otro lado de los Pirineos, un segundo canal de aprovisionamiento en materia de equipamiento militar, que ayudaría en caso de conflicto armado eludir –parcialmente– el veto de operatividad, que ejercen sobre el aportado por los Estados Unidos de Norteamérica a través de los Acuerdos de Defensa y Cooperación Mutua, es recibido el primer Grupo Autopropulsado moderno formado por dieciocho magníficos obuses del modelo M-109 de 155/23 mm., inicialmente destinados al RACA n.º 11, para terminar recalando en el GACA/ATP XII, librando así a las doce piezas del obús M-44 que son remitidas al Regimiento de Artillería de Campaña n.º 14 de Sevilla.

Éste material artillero es seguido por cincuenta y cuatro nuevos carros M-48A-1, adquiridos por compra directa para el II Batallón del RIAC «Alcázar de Toledo» n.º 61, relevando así a otros tantos M-47 que pasan –en principio– a cubrir faltantes en las plantillas de otras unidades, y ulteriormente, a proceso de modernización a la versión E/E-1. Tanto unos como otros, son los primeros vehículos acorazados del Ejército de Tierra en estar provistos de sistemas de comunicación en interfonía y transmisiones, mediante auriculares y micrófonos integrados en un casco de tripulante fabricado en fibra de vidrio (Mod. CVC T56-6, conocido como Modelo «Coracero») el cual, además de evitar los molestos golpes y contusiones en la cabeza, va a permitir paulatinamente ir prescindiendo a bordo de los carros y otros vehículos, tanto de la boina como de los sencillos auriculares que tradicionalmente se llevan por encima; casco al que posteriormente seguirá una limitada adquisición del modelo francés –semiesférico y con orejeras M-65– tanto para los «Miquix» como para los AML245, haciéndolos así compatibles con los equipos galo de radio que montan éstos vehículos, evitando tener que seguir haciendo uso de imposibles soluciones de circunstancias, como la realizada en tiempos pretéritos por los nunca bien valorados especialistas del escalón mecánico y de transmisiones, intentando un imposible acoplamiento artesanal de los auriculares originales a cascos civiles de motorista (pintados en amarillo o blanco) adquiridos exprofeso.





Izquierda: Artillero del GACA/ATP XII vistiendo uniforme de servicio y paseo en El Aaiún, 1975. Obsérvense como detalles tanto la boina negra así como las nailas. Derecha: uno de los M-48A-1 del II/61 destacado hasta la Provincia del Sáhara, en concreto, el 633 llamado «Trinki» durante un servicio de protección (internet/Tte. Inf. Gil García)

Éste resulta ser el común general planteamiento existente en el ámbito de aquellas unidades dotadas con carros y otro tipo de vehículos blindado-acorazados –indistintamente de infantería, caballería u otras afines– cuando en el mes de octubre de 1974 y ante el palpable deterioro general que se está experimentando progresivamente en el territorio, el II Batallón del RIAC «Alcázar de Toledo n.º 61 (reducido en una Compañía) así como el GACA/ATP XII (con sus Baterías a cuatro piezas) junto a otras unidades, reciben la orden de preparación y marcha hasta la Provincia del Sáhara Occidental. Ha de articularse una de las mayores operaciones logísticas y de traslado sin precedentes en la moderna historia militar de España, requiriendo por parte de las tripulaciones y personal (una vez ya ubicadas en zona de operaciones) un sobreesfuerzo, al tener que efectuar las cotidianas tareas de entretenimiento periódico del material, con las más que necesarias de adaptación y vida a un ambiente y condiciones completamente distintas a las metropolitanas.

Sirven para ello como magníficos (y hasta casi obligados) elementos referenciales las propias unidades saharianas, de las que se termina copiando modos, portes y formas, para una mayor y mejor desenvoltura, habilitando al ambiente y entorno los «inadecuados» equipos, impedimentas e indumentarias. Entre ellas, pasan a formar parte de su vestuario las humildes (pero no menos confortables) nailas o sandalias de cuero como habitual calzado «sustitutivo» de las allí insoportables botas Segarra de media caña, la imprescindible siroquera colocada por debajo del casco (confiriendo a los carristas y artilleros un aspecto estético poco menos que «fantasmagórico») o como los uniformes de faena (entre ellos el azul mahón), terminan siendo objeto de una «adecuación» (de aspecto nada marcial, por otra parte) en la que los soldados expedicionarios emulando a la camisa «bu-bú» y los pantalones cortos vestidos por las Tropas Nómadas, gustan de recortar las mangas y perneras, buscando (al menos dentro de las instalaciones y acuartelamientos) el poder sobrellevar las constantes elevadas temperaturas ambientales diurnas, y que en interior de unos siempre bien pertrechados vehículos, resultan ser un completo suplicio.

Todo ello sin prescindir en ningún momento de la boina negra; tocado de cabeza que tras una visita a las unidades expedicionarias por parte del general jefe de la BRIAC XII, D. Emilio Martín García, se dispone que de igual forma o modo a como otro tipo de unidades territoriales –sean las de helicópteros, paracaidistas o la misma Legión– manifiestan estética y visualmente mediante un referente uniformológico el denominado «Espíritu de Cuerpo», así como todo lo que él supone, conlleva y representa, el general entiende que los medios acorazados no han de ser menos, resolviendo de

esta forma que en sustitución de la reglamentaria gorra estilo «montañera» del uniforme de servicio y paseo de las clases de tropa, así como la gorra de plato de los distintos cuadros de mando, sea reemplazada en todos los casos por la referida boina negra de carrista.

El estético cambio –sin duda drástico– resulta ser de tal alcance, que de regreso en Madrid, y como muestra de agradecida recompensa ante el excepcional comportamiento, superación y entrega mostrados en las lejanas tierras saharauis, el mando de la DAC «Brunete» n.º 1 concederá de prerrogativa (inicialmente, tan solo limitada a las unidades expedicionarias) el poder mantener siempre vigente y en cualquier situación, el uso de la boina negra como principal tocado de cabeza; convirtiéndose de ésta forma en una concesión uniformológica de gran relevancia en el tiempo, dado que un año más tarde, todos los miembros destinados en cualesquiera de las unidades divisionarias, pasarán a hacer uso de tan característica e inconfundible prenda, no solo con el uniforme de servicio y paseo, sino también, llegándola ocasionalmente a portar con el uniforme de instrucción y campaña, sustituyendo al casco de acero, durante la filmación documental de reportajes informativos y promocionales realizados en ejercicios y maniobras

El llamado «efecto mimético» será el que, a posteriori –aunque en escaso margen de tiempo– se encargue por extensión, a que una práctica uniformológica circunscrita en el ámbito de la DAC «Brunete» n.º 1 rápidamente alcance a otras unidades de naturaleza acorazada, como lo serán (en principio) el Batallón de Carros del Regimiento «España» n.º 18 de Cartagena, o los jinetes carristas de los Regimientos «Pavía» n.º 4 y «Farnesio» n.º 12 en caballería, coincidiendo prácticamente con el cambio de uniforme a tiempos modernos de las clases de tropa para servicio y paseo en el año de 1979.

Por lo que al aspecto heráldico y cromático de los vehículos en dotación de las unidades divisionarias destacadas hasta en la Provincia del Sáhara Occidental atañe, significar que desde su llegada y durante un periodo cercano a los ocho meses, continuarán todos los medios –bien de ruedas como de cadenas– íntegramente pintados y sin mayor alteración en el preceptivo verde caqui peninsular, manteniendo visibles tanto el blasón divisionario como todos aquellos otros elementos y grafías para la identificación táctica de los mismos, fueran «corbatas» a color en los tubos de los cañones, numeraciones rotuladas en blanco a los costados o flancos de las torres, e incluso la propia Cruz de San Andrés aplicada en los techos, para poder ser correctamente así reconocidos desde el aire.

Alcanzados los meses de junio-julio de 1975, una orden procedente de la superioridad, dispone el general mimetizado de los vehículos, empleando en ello la misma pintura de tonalidad arena, ya acanelada, usada





**Formación del Grupo Ligero de Caballería «Reyes Católicos» de La Legión hacia 1977 en la isla de Fuerteventura.**

**Las AML-245 conservan el antiguo color arena sahariano, mientras las tripulaciones cubren la cabeza con el casco semiesférico-orejero M-65 de origen francés (MALEG)**

en el territorio por las unidades saharianas, siendo ésta aplicada a pistola por todas las superficies en desigual cubrición y dependiendo del tipo de vehículo que se tratase, dejando así entrever por zonas el verde caqui básico en forma de irregulares manchas, respetando en su colocación los elementos heráldicos e identificativos correspondientes, que serán circunstancialmente tapados durante el desarrollo de la denominada «Marcha Verde» marroquí en el mes de noviembre, mediante una densa pasta obtenida sobre el terreno, al mezclar grasa consistente con arena, y aplicada sobre aquellos, terminando por formar una especie de costra adhesiva.

### *ÉPOCA CONTEMPORÁNEA*

#### *Hacia el nuevo siglo XXI*

Durante el último trimestre del año 1980, comienza a ser visto en los acuartelamientos de forma generalizada y un tanto experimental, los primeros especímenes del «nuevo» uniforme de instrucción y campaña, el cual, realmente, se trata del habitual M-67/79 caqui al que se le ha cambiado el color de la tela, e introducido algunas pequeñas modificaciones funcionales, pasando dos años después a ser conocido como verde OTAN M-82, del que se confecciona la preceptiva variante en color azul mahón para ser vestida por las tripulaciones carristas.

Como atuendo de abrigo en invierno, es mantenido sin mayor alteración alguna la versión en azul mahón de grueso paño y dorados botones de latón, del tradicional tabardo caqui que desde tiempo atrás, ya usaban otras unidades, al ser convenientemente recortados en su día para aprovechamiento, aquellos largos e



**Teniente carrista del Arma de Caballería vistiendo tabardo de grueso paño azul para invierno. A destacar la boina RUET-43 con las lanzas propias del Arma, y pañuelo de cuello en azul purísima (familia Miláns del Bosch Jordan de Urries)**

incómodos capotes de la posguerra; obteniéndose una prenda cálida pero engorrosa, siendo inapropiada de vestir a bordo de los carros, de aquí a que en muchas ocasiones, se opte sustituirlo por el nuevo chaquetón verde OTAN introducido a finales de los años setenta, y del que se terminará confeccionando un oportuno modelo igualmente en color azul mahón, si bien, su entrega terminará demorándose excesivamente en el tiempo.



**Conductor y pieza ATP M-109, pertenecientes al sevillano RACA n.º 14, revisada tras su paso por el Sáhara. Adviértanse tanto el conjunto heráldico pintado en la torre, como el casco de comunicaciones Mod. «Coracero», primero en su género utilizado por el Ejército Español (Veteranos RACA 14 internet)**

El nuevo casco integrado de comunicaciones Gentex DH-132 de origen estadounidense, aunque fabricado en España desde 1976 bajo licencia, inicialmente para el carro AMX-30E, y que ulteriormente se hará de extensivo uso a otros vehículos blindados, completa en éste periodo la indumentaria carrista a la que, de igual forma a como sucede con el resto de la uniformidad de instrucción y campaña, se dispone retirarle de los cuellos los rombos de losange. Estos tradicionales emblemas son sustituidos tan solo por la lengüeta portaemblemas o «Pepito», usado en verano desde 1980 sobre la camisa de instrucción, así como la de manga corta del uniforme de servicio y paseo de todo el personal, siendo suspendido del botón que oculta la tapa del bolsillo derecho de la camisola o «chupita», y sobre la que igualmente, hacen acto



de presencia los primeros emblemas, tanto de pecho como de brazo, denominados como de «baja visibilidad»; industrialmente impresos todos ellos en color negro sobre tela verde OTAN, sumándoseles la progresiva incorporación de la enseña nacional de España en la manga izquierda, sobre todo en aquellos uniformes que serán ulteriormente confeccionados a partir del 30 de mayo de 1982, como elemento identificativo de habitual uso entre los distintos ejércitos que integran la Organización del Tratado del Atlántico Norte, de la que pasará a formar parte España en la indicada fecha.

El proceso de encaje y general adecuación uniformológica para campaña, acontecerá en el transcurso de 1984 cuando se disponga la completa retirada del «Pepito», los manguitos o «cartuchos» caquis portadivisas que hasta entonces continuarán siendo llevados en las hombreras o trabillas de la camisola y chaquetón, así como de la antigua cinta identificativa del empleo y nombre del usuario que corresponda, pasando todos a ser reemplazados por un único elemento, a portar por encima del bolsillo izquierdo, y que será establecido oficialmente el 13 de diciembre de 1983. En formato de ancho parche rectangular o «galleta», el nuevo distintivo (confeccionado siempre en color verde OTAN), presentará en su interior –todo ello plasmado en el ya habitual negro– el emblema del Arma, Cuerpo y/o Servicio, la divisa que corresponda y el nombre del usuario, de la que será fabricada una pequeña variante de muy corta vigencia, y en la que resultará posible desprender el primero de los elementos sin modificar el resto del distintivo, ante una oportuna sugerencia en la que se recordará que, en caso de conflicto y caer prisionero, el soldado solamente podría facilitar el nombre y su empleo.

En los prolegómenos que conducen hacia la aplicación y desarrollo del denominado Plan META a mediados de los años ochenta, y en tanto que para éstas fechas, ya han comenzado a proliferar sobre las corazas, protecciones y carrocerías de los vehículos de muchas unidades, una estimable cantidad de informales dibujos, viñetas caricaturescas y otros elementos existentes en las más que variadas e inverosímiles de las temáticas, como puedan ser animales de una abigarrada fauna, jocundos personajes del cómic e incluso hasta la fidedigna reproducción de etiquetas alusivas a ciertos espirituosos brebajes, todos ellos referidos y particulares de cada compañía, escuadrón o batería, se registran dos profundos y destacables cambios, que afectan tanto a las formas identificativas y de organización de la más potente de las Grandes Unidades del Ejército de Tierra, así como a la personal estética del carrista, y ciertos elementos a él afines: De una parte, en la primavera de 1981, la División Acorazada «Brunete» n.º 1 dictamina con general carácter interno, la introducción y uso de un particular sistema táctico de identificación (común a todas las unidades y efectivos que la integran) mediante el cual, la totalidad

de las numeraciones, blasones, emblemas, distintivos y rotulaciones portadas en cualesquiera de los vehículos y medios auxiliares que configuran el parque móvil de aquellas, pasarán (dependiendo del encuadramiento) a estar plasmados en la conocida secuencia cromática de tradicionales colores, de tal forma que el amarillo es asignado a la BRIMZ XI, el blanco lo recibe la BRIAC XII y el azul medio/oscurito el Núcleo de Tropas Divisionarias, excepción hecha del RCLAC «Villaviciosa» n.º 14, en el que la tonalidad azul (por su misma propia naturaleza) resulta ser celeste; prescindiéndose –de momento– hacer uso del rojo, al resultar un color no solo poco visible aplicado sobre el verde caqui de los vehículos, sino también, porque una de la tres Brigadas que orgánicamente forman la DAC n.º 1, lo está en cuadro (una BRIAC, que sería la XIII).

Esta disposición será denominada en ambientes divisionarios como «etapa de los colorines», terminando por alcanzar una vigencia de más de quince años, y a través de la cual, se abarcará un amplio espectro de materiales, desde el AMX-30E, M-60A-3 TTS y otros ingenios varios, como el BMR-600 o el brioso VEC-625, pasando por el vanguardista «Pizarro», hasta llegar a los avanzados Leopard 2A-4, mimetizados bajo un exclusivo atuendo de enmascaramiento más acorde al escenario del que proceden, y que su propietario no permitirá retirar; siendo encuadrados en la BRIMZ XI ubicada en Badajoz (una vez afianzadas las pertinentes reestructuraciones) así como en la nueva BRIMZ X localizada en Cerro Muriano (Córdoba), terminando ésta por recibir finalmente el antes citado color rojo, y para la que –en principio– estaba dispuesto que su ordinal indicativo fuese el «XIII», siendo ya la «Brunete» n.º 1 como División Mecanizada, y constituyendo el principal aporte español al denominado Eurocuerpo, cuyo blasón (en unas discretas dimensiones) pasará igualmente a formar parte de la general decoración identificativa de los vehículos.

De otra parte, el segundo de los aspectos significativamente más relevante en todo el proceso hasta aquí enunciado, lo protagoniza la boina negra carrista y de las unidades acorazadas, encontrándose vigente la establecida por el RUET-43, y por tanto, la prenda de cabeza en uso más longevo desde su reglamentación. Perdidas con el devenir de los tiempos gran parte de sus significativas atribuciones a bordo de los carros y otro tipo de vehículos mecanizado acorazados, más habiendo sido en ellos progresivamente relegada por los modernos cascos de protección y comunicaciones que emplean las tripulaciones, en ciertos ambientes se entiende que bajo razonamientos no solo de funcionalidad, sino igualmente estéticos, las circunstancias se manifiestan como oportunas para que la veterana boina «sea recomendablemente sustituida» por otra de apariencia y hechuras más acordes a los tiempos en

boga; sobre todo, considerando el apreciable número de unidades que ya se valen de ella tan solo como prenda de cabeza del uniforme de servicio y paseo, así como en la uniformidad de vida en el interior de los acuartelamientos y dependencias.

La elección recae sobre una prenda de clara e inevitable «inspiración inglesa», esta es, con el alzado a la izquierda de la cabeza y el «calzo» o caída de la misma hacia la derecha (curiosamente, al contrario de cómo se viste en el Ejército de Tierra cualquier otra de las boinas en vigor, e intentando evitar cierto «paralelismo» con la igualmente negra boina que visten los paracaidistas, convirtiéndose así en prenda única en su género), resultando estéticamente igual a una similar boina de uso muy generalizado en el mundo, por otras muchas tropas acorazadas influenciadas a través el Royal Tank Regiment británico, desde que éste Cuerpo la adoptase históricamente en el lejano año de 1923.



**Efectivos del RIMZ «Wad Ras» n.º 55 desfilan el 31 de mayo en la Diagonal barcelonesa. Son destacables la decoración táctica para los vehículos de la DAC «Brunete» n.º 1, así como la pública presentación de la nueva boina Mod. «Vickers», la cual necesitó retirar los cascos a las tripulaciones, y ser sustituirlos por auriculares para que pudiese ser lucida (Grupo EDEFA)**

Terminológicamente llamada en algunos entonos como Mod. «Vickers» (acaso, como denominación disyuntiva mediante la que poder referirse específicamente a ella de entre el resto de prendas, a tenor de su exclusivo e indudable estilo foráneo, y bajo un mismo planteamiento sobre el origen en la que está «inspirada», aunque no constando aval normativo regulador de la misma), es oficialmente presentada durante los distintos actos castrenses celebrados en la 4ª Región Militar con sede en Cataluña a lo largo de la Semana de las FF.AA. en 1981, desfilando con ella en la Ciudad Condal las unidades de turno de la DAC «Brunete» n.º 1 que son las primeras en estrenarla, presentando en el alzado dos innovadores emblemas termoplásticos cosidos directamente a la lana. El primero, representativo del Ejército de Tierra y el segundo de nuevo cuño, con una naturaleza «neutra» o «genérica», nunca antes visto, en el que a través de un carro de diseño un tanto «tosco» y que quisiera «asemejarse» a un M-47, circundado de ramos de roble y laurel timbrado todo ello de real, parece querer perseguir el aglutinar visualmente y mediante un solo diseño, un común concepto: el alusivo o referencial al de un Arma o Cuerpo acorazado, y que curiosamente, en ninguno de los dos casos, resultan ser existentes en el ET, independientemente de que se traten de unidades de infantería y/o caballería.

Al margen de la propia boina, los referenciados emblemas terminarán rápidamente propiciando de nuevo el brote de un cierto «cisma» –ya vivido antaño un cuarto de siglo atrás– en el que viéndose un tanto damnificada el Arma del «noble bruto animal», los jefes de ciertas unidades significadas, a su particular criterio y potestad, dispondrán sea retirado de la nueva boina el genérico distintivo acorazado, reemplazándolo (en principio) por las metálicas lanzas plateadas tomadas de la antigua boina en proceso de sustitución, en tanto no se dispongan de unas adecuadas lanzas igualmente confeccionadas en análogo material plástico a como lo está el del Ejército de Tierra. Este firme planteamiento, conducirá en escaso margen de tiempo a la adopción de una general praxis en la que terminarán existiendo hasta seis modelos de emblemas distintos en la nueva boina negra a usar por las diferentes unidades del Arma de Caballería, pudiendo ser citados como ejemplos de los mismos el de la Brigada de Caballería «Jarama» I, la Academia de Caballería con su Regimiento de Instrucción «Calatrava» n.º 2, el característico «Timoteo» del RCLAC «Lusitania» n.º 8, el privativo del Grupo Ligero de Caballería VII/BRIDOT VII y algunos más, que bien lucen estas lanzas de forma metálica o en forma termoplástica (PVC), terminando por convertirse en una práctica ciertamente habitual, con la que llegarán incluso a identificarse los componentes de algunas otras unidades dotadas con vehículos mecanizado-acorazados, aunque fuera del propio ámbito del Arma, caso de

quienes integran el Grupo de Instrucción de Medios Acorazados MAC «Le-panto» de la Academia de Infantería, de limitada entidad y estructura, al estar enfocadas hacia el aspecto netamente pedagógico y formativo.

Todo éste conjunto de boinas –únicas en su género– así como sus distintas variables, continuarán en uso y sin mayor alteración hasta la completa retirada de las mismas allá por el año de 1995, siendo entonces sustituidas por otra boina, igualmente negra, pero ya con el común alzado a la derecha y con un único emblema metálico diferenciado (sean unidades de infantería, caballería o afines), que se adoptará con anterioridad en 1986, mediante el «nuevo» reglamento de uniformidad actualmente en vigencia.

Por algunas de las disposiciones recogidas en éste, serán completamente retirados los tradicionales rombos de losange, las divisas de graduación desaparecerán de las prendas de cabeza, y unas clases de tropa en iniciales vías de profesionalización (como consecuencia de la supresión que acontecerá –en 2001– del Servicio Militar Obligatorio) verán desaparecer paulatina y definitivamente del uniforme de servicio y paseo, aquellos viejos distintivos de pecho y función, que con tanta gallardía fueron antes llevados por otros muchos soldados en muy distintas épocas, aportando así una nota de color sobre el siempre impersonal caqui.

El concepto de la defensa nacional, ahora contemplado bajo la perspectiva de nuevos factores que hasta el momento eran inexistentes, como puedan ser la pertenencia a organismos internacionales con los que se comparten comunes objetivos, marca la pauta hacia una nueva gran (y no menos ambiciosa) reorganización conocida como Plan META, y mediante la cual, se pretende encauzar en su conjunto al Ejército de Tierra hacia la divisoria del nuevo siglo XXI, experimentándose así



**Distintivos varios portados por la denominada boina «Vickers» entre 1981 y 1995. El «Timoteo» del RCLAC «Lusitania» n.º 8 fue igualmente usado previamente en la anterior boina carrista del RUET-43 (Col. del autor)**



profundos cambios que no solo inciden de forma directa en la estructura y composición orgánica de ciertas unidades en determinadas Armas, Cuerpos y Servicios, sino también, en la redistribución militar del territorio nacional y como en él se despliega.

Organizada peninsularmente en ocho grandes Regiones Militares, la reducción lleva aparejada la disolución de un sustancial número de unidades de tipo territorial, entre ellas los Grupos Ligeros de Caballería de las BRIDOT, si bien, gran parte de su principal medio blindado (las «Ranas» AML-245 H-90) ayudarán con posterioridad a cubrir –circunstancialmente– la dotación armada de los nuevos VEC-625 al reutilizar su torre, y así poder retirar paulatinamente los Coches Ligeros Todo Terreno ¼ Ton. que desde los lejanos años cincuenta, eran la principal montura de los pelotones de exploradores. Paralelamente, los regimientos del Arma de Caballería pasan a ser organizados a dos Grupos.

La falta de recursos sigue siendo un histórico handicap que no termina por superarse, iniciándose de esta forma el trasiego de vehículos entre unidades dando lugar al conocido como «efecto cascada», viajando el material de unas a otras guarniciones y cambiando de usuario, según hayan sido territorialmente absorbidos o reordenados sus habituales acantonamientos; situación que encuentra en Madrid el más inmediato de sus efectos, al ser disuelta la BRIMZ XI y ser reconstruida en Badajoz/Mérida con algunos elementos de la misma, así como de la anterior BRIMZ XXI, a la que toma el revelo de guarnición como consecuencia de la integración en la 1ª RM de la provincia pacense.

La División de Infantería «Guzmán El Bueno» n.º 2 pasa a organizarse como Motorizada, presentando tres brigadas: la nueva BRIMZ XXI articulada y con acantonamiento en Cerro Muriano (Córdoba), y dos BRIMT, la XXII que continúa en el eje Sevilla-Campo de Gibraltar, y la XXIII –de nueva factura– acuartelada en Almería, con efectivos de la antigua Brigada de Infantería de Reserva de Viator. Por su parte, la División de Infantería «Maestrazgo» adquiere la configuración de Mecanizada, sin mayores cambios orgánicos, salvo dotaciones de materiales para sus batallones de fusileros en las BRIMZ XXXI y BRIMZ XXXII localizadas en el Levante, bien sobre TOA M-113 o BMR-600; constituyendo éste último el vehículo con el que igualmente se mecanizan en el Cuerpo de La Legión dos de sus Banderas: la I y V de los Tercios 1º y 2º de guarnición en las españolísimas plazas de Melilla y Ceuta respectivamente. Nunca antes, los Caballeros Legionarios –tradicional infantería a pie– hubiesen podido llegar a imaginar, el terminar colocando en el pecho de su uniformidad sarga o mimetizada «rocosa», un emblema de función, mostrando la figura de un vehículo blindado sobre dos fusiles, perfilado en rojo o amarillo según pertenezcan a una u otra.





**Emblemas y distintivos artilleros, íntimamente relacionados con las Brigadas de Caballería. Cabo de artillería, vistiendo el uniforme de instrucción y campaña M-82 verde OTAN (Cols. del autor y Bg. Cab. J. Mohán Romero/internet)**

Las dos divisiones de montaña pierden sus respectivos Regimientos Acorazados de Caballería, disponiéndose reunirlos en Zaragoza ya como Regimientos Ligero Acorazados junto al RCAC «Pavía» n.º 4, y que procedente de Aranjuez, pasará a constituir en unión de los anteriores la nueva Brigada de Caballería «Castillejos» II, quedando de esta forma ambas brigadas del Arma a tres regimientos. Ostentando al cuello todos sus componentes y de genérica forma común un pañuelo azul purísima, una instrucción particular con carácter interno, determinará el establecimiento sobre la uniformidad de campaña de la nueva Brigada, los emblemas y distintivos a portar sobre ella, resultando llamativo –de una parte– los manguitos o «cartuchos» negros, acaso como reflejo sobre la camisola o «chupita» mimetizada boscosa, del mismo color en el que lo está la prenda de cabeza, a semejanza de las negras palas blandas portadas en la camisa de manga corta para el uniforme de servicio y paseo en verano, al resultar estas extensibles a cualquier otra unidad de naturaleza mecanizado-acorazada.

Por otra parte, es reseñable una cinta plástica que colocada sobre el manguito izquierdo, permitirá a través de una combinación de colores dada (recuérdese la conocida tradicional escalilla de coloración, aunque adaptada en orden a necesidades e incorporando otros colores) identificar al portador de la misma, así como su encuadramiento por el grupo/escuadrón/batería, de igual forma a como lo son plasmados en los vehículos y en distintas posiciones de los mismos.

El ciclo de aquellas Grandes Unidades con presencia de carros u otro tipo de vehículos blindados en sus estructuras lo cierra la División de Montaña «Navarra», la cual, tomando por nuevo ordinal territorial el 5º, articula una de sus dos brigadas en configuración motorizada –BRMIT LII– basándola sobre la que fue antigua BRIDOT VI, y teniendo como máximo exponente de la misma al vitoriano Batallón de Carros Medios perteneciente al Regimiento de Infantería Mixto «Flandes» n.º 30, cuyos carristas –no llevando al pecho emblema de función– además de ser equipados con el preceptivo uniforme azul mahón y la boina negra Mod. «Vickers», presentan en las hombreras un «cartucho» o manguito en color verde, como representativo de su adscripción a una superior unidad de montaña; cobrando a partir de aquí una gran importancia la aplicación general de una institucional disposición, mediante la cual y dada la cantidad de unidades previamente disueltas, en el Arma de Infantería, los batallones pasarán a ostentar nombre propio en recuerdo de aquellas desaparecidas, así como un ordinal romano identificativo asignado en el ámbito global de la Brigada en la que se encuentren, de tal forma que los Batallones I y II pertenecerán a uno de los dos Regimientos, mientras los III y IV lo estarán en el otro.

Cuando un ya apropiado uniforme mimetizado tipo «boscoso» de general implantación en el conjunto del Ejército de Tierra hace tiempo relegó al pasado el antiguo M-82 verde OTAN, volviéndose nuevamente a portar las divisas en «cartuchos» o manguitos sobre las hombreras, de igual forma que los emblemas –en color amarillo y confección plástica– correspondientes al Arma, Cuerpo o Servicio han retornado a los cuellos de la camisola, un contingente militar español así organizado, perfectamente estructurado y equipado bajo el nombre de Agrupación Táctica «Málaga», es por primera vez proyectado allende de las propias fronteras nacionales.

Tocados sus componentes con la característica boina azul, e imprimando en blanco todos los vehículos y material, son los llamados a inscribir su aventajado nombre en los históricos anales al intervenir –como tal y bajo mandato de la ONU–, en una misión extranjera con carácter de interposición en zona de conflicto armado localizada en los Balcanes, a la que seguirán otras muchas, llegando incluso alcanzar (bajo otros planteamientos) recónditos lugares situados en la inmensidad del desierto iraquí como efectivos de la OTAN/NATO, en la recta final de un siglo ciertamente intenso, en el que los antiguos coloristas blasones, numeraciones y emblemas de los vehículos, han comenzado todos ellos a tornarse íntegramente en color negro, sobre el siempre frío verde caqui.

Al margen de la «Brunete», ya como División Mecanizada, principal y única Gran Unidad en su género, la sistemática conduce a una más profunda reducción de unidades, convirtiendo un sustancial número de los efec-

tivos existentes en Brigadas de naturaleza «movilizable», y cuyo resultado queda materializado mediante los Batallones de Carros «Otumba» IV/21 en Valencia, «Barcelona» IV/63 en Gerona y el «Flandes» IV/45 en Vitoria, mientras la Brigada de Caballería «Jarama» I, toda ella concentrada en Valladolid y provincia, pasa a situación de deshumectación de gran parte del material, excepción hecha del RCLAC «Santiago» n.º 1 como única unidad activa de la misma, y cuyo final acontece en el año 2002.

### *EPÍLOGO*

Este proceso reorganizativo en la antesala del siglo XXI, ve acontecer el llamado «canto del cisne», para el que todavía sigue constituyendo el uniforme militar español en vigencia y uso más antiguo en épocas contemporáneas, el azul mahón del carrista. Ciertamente anacrónico y obsoleto, en un tiempo que –sin duda– ha dejado de ser el suyo, parece como querer resistirse a su definitiva desaparición cuando los últimos ejemplares disponibles, curiosamente, comienzan a ser en muchas unidades desordenadamente amontonados en los rincones de los repostillos, bajo la mirada de una cierta indiferencia por parte de unos modernos carristas, generacionalmente distintos, y que como «derivado» de él, ya visten un práctico mono o funda mimetizada, de una sola pieza (retorno a los centenarios orígenes, «nada nuevo bajo el sol») específica y genéricamente concebido para las tripulaciones de los vehículos acorazados.

Confeccionada en tejido de alta resistencia ignífuga, provisto de forma interna con localizadas protecciones mullidas, amplios bolsillos por funcionales cierres de cremallera, y que en definitiva, no deja de ser una prenda muy similar a la que –sobradamente ya probada en acciones reales– emplean otros ejércitos como el hebreo o el estadounidense, puede permitir incluso –llegado el caso– facilitar la eventual extracción de un tripulante inmóvil, asíéndolo mediante un arnés practicable oculto en la espalda.

Este nuevo uniforme, junto a un sofisticado casco integrado de comunicaciones Amper-Thales DH-809, provisto de una concha o protección balística de kevlar y una funcional pistolera sobaquera como práctica arma individual de personal defensa, configuran el actual aspecto del soldado que cien años después y ya con atuendos pixelados según demandan las modernas tecnologías operacionales en boga, tripula avanzados vehículos mecanizado-acorazados ostentando nombres tan hidalgos como fabulosos, díganse «Pizarro», «Centaurio», o el ya en ciernes «Dragón», en el seno de flexibles Brigadas Polivalentes cuyo destacado ariete y la tecnificación del mismo,

caso del revolucionario carro Leopardo 2E llevando «los colores nacionales de España hasta las frías tierras bálticas en los confines europeos, ha precisado crear un específico distintivo de instructor en varias de sus disciplinas tecnológicas, siendo portado en la guerrera del uniforme de servicio y paseo de aquellos individuos que, «no entendiendo de Armas», hoy como ayer, les sigue moviendo un único Espíritu... aquél que bajo la eterna e indeleble máxima de «Aprisa, Duro y Lejos», hace latir el corazón de la acerada máquina: el «Espíritu Carrista».



**Actuales emblemas y distintivos (Infantería y Caballería) relacionados con los modernos «Leopard» 2A-4, «Leopardo» 2-E y «Centaurus», su instrucción de tiro, así como los cursos avanzados en unidades acorazadas/mecanizadas (colección Bg. Cab. J. Mohán Romero/internet)**

*Agradecimientos:*

*Desde estas líneas, mostrar públicamente mi más sincero agradecimiento a los brigadas del Arma de Caballería D. Jose Alberto Gil Fernández y D. Jaime Mohán Romero, por el entusiasta e incondicional apoyo recibido en todo momento para la consecución del presente trabajo.*

*Así mismo, agradecer al Sbtte. del Cuerpo de Intendencia D. José Joaquín Parrón Álvarez, y esa tan particular forma personal que tiene de ver, entender y mostrar ilustrativamente -siempre de forma amena, didáctica y sin duda cercana-, los pasajes y eventos de la riquísima historia de España.*

## BIBLIOGRAFÍA

- BRUÑA ROYO, Óscar; MANRIQUE GARCÍA, Jose María y MOLINA FRANCO, Lucas: *La Brunete, 60 años de historia*. AF Editores (Valladolid, 2006).
- BUENO CARRERA, Jose María: *Soldados de España. El uniforme militar español desde los Reyes Católicos hasta Juan Carlos I*. Autoedición (Málaga, 1978).
- : *Uniformes militares de la Guerra Civil española*. Editorial San Martín (Madrid, 1971).
- BUENO CARRERA, Jose María; CALVO, Jose Luis y GRÁVALOS Luis: *Uniformes contemporáneos del Ejército español*. Editorial San Martín (Madrid, 1980).
- DOMÍNGUEZ LLOSÁ, Santiago y MAZARRASA COLL, Javier de: *Los Camiones Protegidos. Marruecos 1909-1926 -Vols. I y II-*. JMC Libros (Madrid, 1999).
- GREGORY SAN RICARDO Enrique y POZO PALAZÓN Pedro del: *Uniformes del Ejército español*. Tabapress, S.A. (Madrid, 1998).
- LIÓN VALDERRÁBANO Raúl y SILVELA MILANS DEL BOSCH, Juan: *Historia reciente de la caballería española, 1939-90*. Quirón Ediciones (Valladolid, 1999).
- LOZANO LIARTE, Carlos: *La boina en las Fuerzas Armadas españolas -Vol. I-*. Asociación Iberia de amigos de la historia (Madrid, 2008).
- MANRIQUE GARCÍA, Jose María y MOLINA FRANCO, Lucas: *Los hombres de Von Thoma. El Ejército alemán en la Guerra de España 1936-39*. AF Editores (Valladolid, 2005).
- : *Blindados alemanes en el Ejército de Franco*. Galland Books (Valladolid, 2008).
- MARÍN GUTIÉRREZ Francisco y MATA DUASO, José María: *Blindados autóctonos en la Guerra Civil española*. Galland Books (Valladolid, 2008).
- : *Carros de combate y vehículos de cadenas del Ejército español. Un siglo de historia (Vols. I, II y III)*. Quirón Ediciones (Valladolid, 1996).
- MAZARRASA COLL, Javier de: *Corazón, Cañones y Corazas. División Acorazada «Brunete» n.º I*. Edición, Arte y Diseño (Madrid, 1993).
- : *Schneider, Renault y Saint-Chamond. Tres franceses en España*. JMC Libros (Madrid, 1999).
- SERVICIO HISTÓRICO MILITAR. *Heráldica e historiales del Ejército. Infantería -Vol. VI-*, (Madrid, 1984).
- VARIOS AUTORES. Colección «La Máquina y la Historia» (Volúmenes / Autores varios). Quirón Ediciones (Valladolid, en distintas fechas, años 90).

**Otras fuentes**

Colección Legislativa del Ejército.

Diarios y Boletines Oficiales.

Disposiciones generales varias (Leyes, Órdenes, Instrucciones y Normas) concernientes a reorganización y uniformidad.

Memoriales varios correspondientes a las Armas de Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros.

Publicaciones varias del Grupo Editorial EDEFA, S.A. (Madrid).

Revista Española de Historia Militar y Revista Modelismo & Historia.

Reglamento de Uniformidad, Vestuario y Equipo del Ejército. Ministerio del Ejército (Madrid, 1943).

**Red informática (Internet)**

Blog de Uniformes Militares españoles contemporáneos: <http://uniformesp.blogspot.com>

Colecciones Militares Antonio Prieto Barrio: <https://www.coleccionesmilitares.com>