

HISTORIA DE LAS UNIDADES ACORAZADAS EN ESPAÑA

Coronel D. Jesús Ángel Garrido Robres

Con motivo del centenario de su creación, el presente artículo pretende mostrar un breve recorrido por la historia de las unidades acorazadas en España, de unidades caracterizadas por su potencia de fuego, protección y movilidad, y en las que la tripulación tiene una especial importancia, como equipo que debe estar perfectamente engranado e instruido, tanto en el aspecto técnico como en el táctico.

Los primeros pasos

Tras la I Guerra Mundial, el gobierno español empezó a mostrar interés por el potencial de los carros de combate, ordenando a sus agregados militares que contactasen con las autoridades en sus respectivos países para la posible adquisición de tales ingenios.

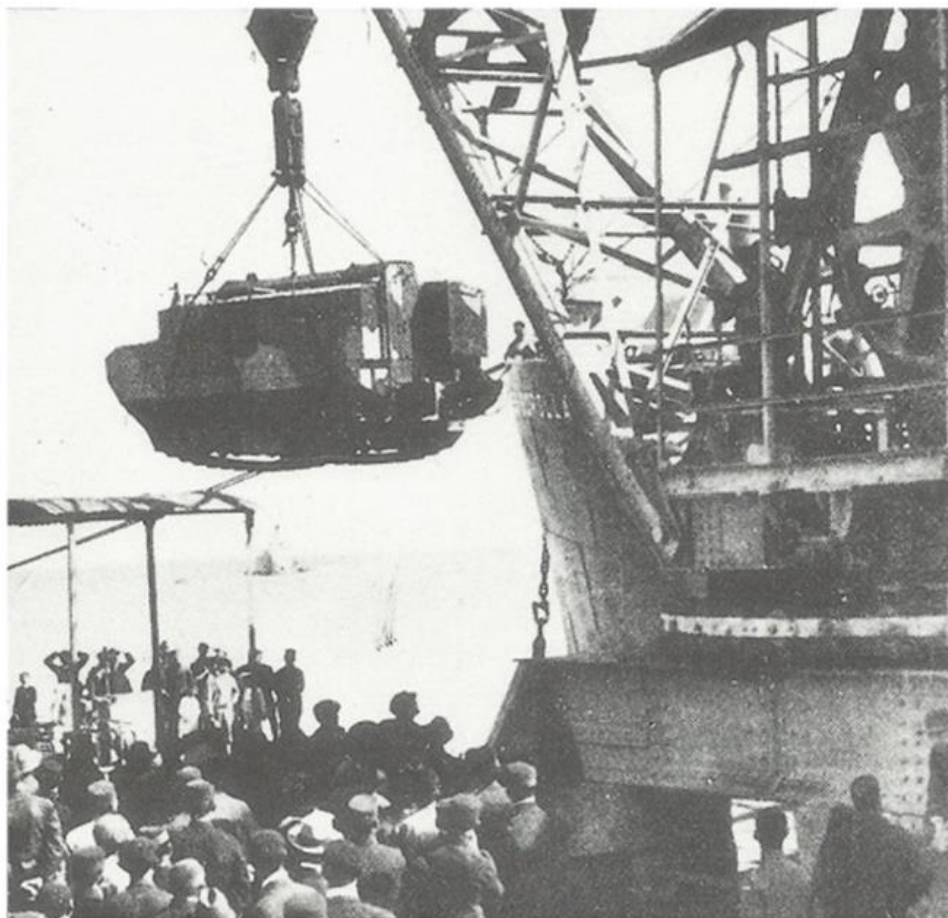
Solo Francia accedería a dicha venta en enero de 1919, llegando a España el 23 de junio de ese año el primer blindado francés Renault FT-17.



Presentación del FT-17 ante S.M. el rey Alfonso XIII (Madrid, 1919)

En principio, y tras recabar en la Escuela Central de Tiro de Infantería (Madrid), se le realizaron diferentes tipos de pruebas, que finalizarían con una presentación ante S.M. el rey Alfonso XIII en las inmediaciones de la Venta de la Rubia (Alcorcón).

Después de un periodo muy breve de instrucción, la compañía recibe la orden de trasladarse urgentemente a Melilla, para apoyar la pacificación de la zona oriental del protectorado. La unidad llegaría finalmente a la plaza africana el 13 de marzo de 1922.



Embarque de carros de combate Schneider CA-1 en el vapor *Guillem Sorolla* (Málaga, 1922)

El 18 de marzo, la Compañía de Carros de Asalto de Infantería recibe su bautismo de fuego durante la realización de una operación en la zona de Anwar, en la que combatió junto a unidades de La Legión y cuatro carros de combate *Schneider CA-1* de la Batería de Carros de Asalto de Artillería. En dicho combate fallecería, entre otros, el sargento D. Tomás Amarillo Román, siendo el primer carrista español fallecido en acto de servicio.

Inicialmente, los carros fueron empleados para acompañar a las tropas a pie y proteger los convoyes logísticos. Los procedimientos de combate, al principio prácticamente inexistentes, debieron perfeccionarse conforme la contienda se iba desarrollando.

Posteriormente, el 5 de junio de 1923, la segunda sección de carros participaba en la protección de un convoy logístico, con destino a la posición de Tizzi Azza. El enemigo comenzó a realizar un nutrido fuego que impedía el avance de las tropas españolas. El alférez Sánchez Zamora, al mando de la sección, caería herido en las primeras refriegas, siendo rápidamente evacuado. Tras este hecho, le sustituyó en el mando de la sección el sargento D. Mariano García Esteban quien, desde su posición al mando del carro número 9 y avanzando en vanguardia de las tropas, superaría la primera línea enemiga de trincheras de Loma Roja, poniendo en fuga al enemigo. Posteriormente, avistó un nuevo emplazamiento desde el cual se iniciaba de nuevo un intenso fuego sobre las tropas españolas, e inició la maniobra para acercarse a dicha posición. En el transcurso de ese movimiento, el sargento recibió un disparo a través de la mirilla de su carro, que lo dejaría prácticamente ciego. A pesar del dolor y de la falta de visión, el sargento García Esteban prohibió a su conductor, el cabo D. Gerardo Moreno Gómez, que lo evacuase y, manteniendo su posición e ignorando sus heridas, continuó realizando fuego con la ayuda de su conductor, hasta consumir la munición y desalojar definitivamente al enemigo de su posición. Solo entonces consentiría su evacuación.

El sargento García Esteban se convirtió de este modo en el primer carrista en ser recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando, siendo además condecorado con la Medalla Militar Individual.



Evacuación del sargento D. Mariano García Esteban (Tizzi Azza, 1923)

También merece mención especial la participación de la Cía. de Carros de Asalto en el desembarco de Alhucemas, el 8 de septiembre de 1925, primera operación anfibia combinada y que supuso el golpe final hacia la total pacificación del protectorado.

Finalmente, en julio de 1926, todos los medios acorazados regresan a la península. En mayo de 1931, se constituyen dos regimientos: el número 1, ubicado en Campamento (Madrid) con una dotación de 5 carros Renault FT-17, y el número 2, con los mismos carros que el primero, en las instalaciones de la ya entonces disuelta Academia General Militar.

La guerra civil

Con el estallido de la guerra civil, el Rgto. de Carros n.º 1 permaneció en el bando republicano, mientras que el n.º 2 quedó afín a las fuerzas sublevadas.

Ante la carencia patente de medios acorazados, el bando nacional recibiría la ayuda de los regímenes italiano (que aportaría carros Fiat Ansaldo CV 33/35) y alemán (que contribuiría con carros Panzer I modelos A y B), mientras que el bando republicano fue apoyado por la Unión Soviética, aportando carros T-26B y BT-5.

El 1 de octubre de 1936, el bando nacional constituía en Cáceres el primer Batallón de Carros de Combate, con personal del Rgto. de Infantería *Argel* n.º 37, siendo entrenado en táctica acorazada por asesores alemanes liderados por el coronel Wilhelm Von Thoma¹. Meses después, esta unidad recibiría la denominación de Agrupación de Carros de Combate de La Legión.



Carros Panzer I-A de la Agrupación de Carros de Combate de La Legión (Barcelona)

¹ Von Thoma fue enviado por el Alto Mando del Ejército alemán a España como comandante del grupo de unidades terrestres de la Legión Cóndor, en principio unas tres compañías de carros Panzer I y cañones del tipo 88 mm Flak 18/36/37/41, que sirvieron tanto para la defensa antiaérea como contra carros.

La posguerra

Tras la finalización de la guerra, el 1 de octubre de 1939, los 650 blindados de la Agrupación se concentrarían en la Ciudad Universitaria de Madrid, y se crearían cuatro regimientos de carros de combate.

Nacían de esta forma:

- El Rgto. de Carros n.º 1, actual Rgto. Acorazado *Alcázar de Toledo* n.º 61, inicialmente acuartelado en Canillejas (Madrid).
- El Rgto. n.º 2, con sede en Sevilla.
- El Rgto. n.º 3, acuartelado en Lérida e integrado por el II Batallón de la Agrupación de Carros de Combate de La Legión.
- El Rgto. n.º 4, con sede en Estella (Navarra), dotado con los restos de tanquetas italianas del Raggruppamento carristi del Corpo di Truppe Volontarie (CTV).

Posteriormente, en 1941 se fundaba el Rgto. de Carros n.º 5, en Laucién, en el protectorado marroquí.

En definitiva, una teórica fuerza muy potente pero muy carente en realidad de medios y materiales.

El Ejército de la posguerra disponía de un material acorazado sometido a un excesivo desgaste. La primera posibilidad para llevar a cabo una renovación de los materiales surgiría en 1944 con el denominado *Programa Bär*². Tras un primer ofrecimiento, el gobierno alemán solo entregaría a un precio más bajo del inicialmente pactado 10 carros de asalto Sturmgeschütz III y 20 Panzer IV Ausf H.

El 20 de agosto de 1943 se creaba la División Acorazada (DAC) n.º 1 compuesta, por dos brigadas mixtas como elementos fundamentales de maniobra.

Por Decreto de 21 de diciembre de ese mismo año:

- El Rgto. de Carros n.º 1 recibiría la denominación de Rgto. de Carros de Combate *Alcázar de Toledo* n.º 61.
- El Rgto. de Carros n.º 2 pasaría a denominarse Rgto. de Carros de Combate *Brunete* n.º 62, el cual quedaría disuelto posteriormente en 1949.
- Los regimientos 3 y 4 fueron disueltos.
- El Rgto. de Carros n.º 5 quedaría como Rgto. de Carros de Combate *Oviedo* n.º 63, perdiendo su carácter acorazado en 1949.

² *Programa Bär* fue el programa de adquisición de materiales militares alemanes para modernizar las Fuerzas Armadas españolas. Liderado en un primer momento por el capitán de navío D. Santiago Antón Rozas, fue posteriormente reemplazado como jefe de la comisión por el general de división de Artillería D. Carlos Martínez de Campos y Serrano, Duque de La Torre.



Guion del Regimiento de Carros n.º 2 (Sevilla, 1939)

Por tanto, en 1949 el Regimiento de Carros de Combate *Alcázar de Toledo* n.º 61 quedó como única unidad acorazada del Ejército de Tierra.

La ayuda americana

Ya en los años 50, fruto del pacto de ayuda mutua con los Estados Unidos, llegarían los primeros carros de combate norteamericanos M-47 *Patton*. En esos mismos años, las dos brigadas mixtas de la División Acorazada se disolverían, si bien el 10 de julio de 1965, mediante la Instrucción General 165/142, la DAC *Brunete* (que tomaba su nombre del disuelto Rgto. *Brunete* n.º 62) encuadraría nuevamente dos brigadas: la BRIMZ XI y la BRIAC XII.

Como consecuencia de esa misma reestructuración, el Regimiento de Carros de Combate *Alcázar de Toledo* n.º 61 pasó a denominarse Regimiento de Infantería Acorazada *Alcázar de Toledo* n.º 61 (RIAC 61), denominación que conservaría hasta el 1 de enero de 2018.

La aventura africana

El 5 de octubre de 1974, el II Batallón del RIAC 61 (actualmente BICC *León* I/61), recibe la orden de trasladarse al Sahara. La unidad expedicionaria, al mando del teniente coronel D. Juan Mateo Álvarez de Vicuña, estaba compuesta por la Plana Mayor de Mando del Batallón y de las 6.^a y 7.^a CICC. También se desplazaron al Sahara varias unidades del GACA ATP XII. La unidad acorazada partía el 10 de octubre en ferrocarril con destino a Cádiz. El día 16 partía de las bases de Puntales y Rota con destino a El Aaiún, desembarcando el 20 de octubre y quedando acuartelada en la base de La Legión en Sidi Buya, junto a

los carros AMX-30 de la Cía. *Bakali* del Tercio Don Juan de Austria, los cuales se integraron en el Batallón de Carros.



Carros M-48 del BICC *León* en la campaña del Sahara (Sidi Buya, 1974)

La situación en el Sahara se enrarecía por días. El 24 de junio de 1975, una mina acabaría con las vidas del teniente D. Luis Gurrea Serrano, sargento D. Diego Cano Nicolás y de los artilleros D. José Porcar Escrive, D. José Otero Amoedo y D. Miguel Casanova Carbonell, todos ellos pertenecientes al GACA ATP XII, mientras realizaban una patrulla.

La firma de los acuerdos tripartitos de Madrid, el 14 de noviembre, supondría el fin de la presencia española en el Sahara, regresando la unidad acorazada expedicionaria a territorio nacional a mediados de enero de 1976, dándose por concluido el episodio africano.

La época actual

El 22 de junio de 1970, se acuerda con Francia la fabricación de 180 carros de combate AMX-30, hito histórico en la fabricación nacional de armamento. De esta manera, el 30 de octubre de 1974 se entregaban, en la fábrica de las Canteras (Sevilla), los 5 primeros carros de combate al RIMZ *Uad-Ras* n.º 55, y posteriormente se les dotaría de este material al RIAC n.º 61 y al RCLAC *Villaviciosa* n.º 14.

Las conversaciones de Viena para la reducción de fuerzas convencionales en Europa (el denominado tratado FACE), firmado en París el 19 de noviembre de 1990, representaría para España la adquisición de 300 carros de combate M-60 A3 TTS, los cuales llegaron a coste cero. En 1993 y como consecuencia de la llegada de los M-60, las unidades de carros de infantería terminarían

progresivamente entregando los AMX-30 a las diferentes unidades de caballería, quedando los M-60 en el ámbito de unidades de infantería.

El 17 de junio de 2004, durante un acto oficial presidido por el rey Juan Carlos I en la factoría General Dynamics de Santa Bárbara, de la localidad de Alcalá de Guadaira (Sevilla), se entregaban al Ejército los primeros 7 carros de combate Leopard 2E. Este carro de combate vendría a sustituir a los M-60 y AMX-30, unificando de esta forma el Ejército de Tierra en la familia Leopard (Leopard 2A4 y Leopard 2E) el conjunto de la flota de medios acorazados sobre cadena.



Acto de entrega de los siete primeros carros Leopard 2E (Sevilla, 2004)

La elevada tecnología de estos medios obliga a seguir un riguroso sistema de mantenimiento y de revisiones periódicas. Asimismo, exige a la tripulación a alcanzar y mantener un alto nivel de preparación técnico y táctico y sujeto a evaluaciones para acreditar la formación alcanzada. Ello requiere un empleo continuo de los distintos elementos de simulación sin renunciar en ningún momento a la instrucción real.

En la actualidad, los medios acorazados de combate están encuadrados en los regimientos acorazados *Córdoba* n.º 10, *Castilla* n.º 16, *Alcázar de Toledo* n.º 61 y *Pavía* n.º 4, pertenecientes respectivamente a las brigadas *Guzmán el Bueno*, *Extremadura*, *Guadarrama* y *Aragón*, todas ellas encuadradas en la División *Castillejos*.

Cada regimiento acorazado consta de un BICC y de un GCAC como elementos de maniobra, dotados ambos del carro de combate Leopard 2E.

Por otra parte, los regimientos de caballería *Alcántara* n.º 10 y *Montesa* n.º 3, que forman parte de las comandancias generales de Melilla y Ceuta, respectivamente, disponen del carro de combate Leopard 2A4.

El desarrollo de las unidades mecanizadas en España ha permitido, desde sus comienzos, que la totalidad de los elementos de maniobra y de apoyo al combate participen junto a las unidades acorazadas en aquellas operaciones que requieran de una elevada movilidad y potencia de fuego, multiplicándose de este modo las posibilidades de combate y supervivencia de las unidades de carros.

Desde 2017, las unidades de carros están presentes en el exterior con carácter permanente mediante la operación eFP (enhanced Forward Presence) en Letonia.



Carro de combate Leopard 2E en la misión eFP (Letonia, 2018)

Siempre dispuestos a las misiones que se nos encomienden en defensa de la seguridad de los españoles, los carristas miramos al futuro con ilusión ante las innovaciones técnicas y tecnológicas que se presentan a corto y medio plazo, siempre enraizados en nuestros valores morales y en la primacía del componente humano.

Los conflictos y amenazas recientes mantienen en plena vigencia la necesidad de disponer de unas fuerzas acorazadas permanentemente preparadas y adiestradas, y que puedan ser rápidamente puestas a disposición de las organizaciones operativas que se establezcan.

A modo de epílogo, conviene recordar el siguiente extracto del *Reglamento Táctico de Infantería* de 1928, en referencia al espíritu carrista, el cual continúa intacto en nuestras unidades.

*El personal de los carros sufre en el combate pérdidas grandes,
por lo que su moral ha de ser elevadísima,
la disciplina un culto
y el espíritu de cuerpo tan grande,
que para un infante el mayor orgullo ha de ser pertenecer a los carros,
con objeto de sacrificarse por sus compañeros
a los que cubre y abre paso en las fases decisivas del combate.*

GLOSARIO DE TÉRMINOS

- BICC: Batallón de infantería de carros de combate.
- BMR: Blindado medio sobre ruedas.
- BRIAC: Brigada acorazada.
- BRIMZ: Brigada mecanizada.
- CIA: Compañía.
- CICC: Compañías de infantería de carros de combate.
- CTV: Corpo di Truppe Volontarie (Cuerpo de Tropas Voluntarias).
- DAC: División acorazada.
- GACA ATP XII: Grupo de artillería de campaña autopropulsado XII.
- GCAC: Grupo de caballería acorazado.
- RAC: Regimiento acorazado.
- RCLAC: Regimiento de caballería ligera acorazada.
- RGTO: Regimiento.
- RIMZ: Regimiento de infantería mecanizada.
- TSH: Telefonía sin hilos.

BIBLIOGRAFÍA

- Dacoba Cerviño, F. J. *El Regimiento de Infantería Acorazada Alcázar de Toledo n.º 61*. Editorial Galland Books.
- García, D. *Vehículos blindados del Ejército Español. Carros de combate Renault FT-17*. Editorial Ikonos Press.
- García Muñoz, J. (Cor. Inf.). Mi padre. Sargento laureado D. Mariano García Esteban.
- Marín, F. y Mata, J. M.^a. *Atlas ilustrado de vehículos blindados españoles*. Susaeta Ediciones.
- Molina Franco, L. y Manrique, J. M.^a. *Blindados españoles en el Ejército de Franco (1936-1939)*. Editorial Galland Books.
 - *Blindados soviéticos en el Ejército de Franco (1936-1939)*. Editorial Galland Books.
 - *Blindados alemanes en el Ejército de Franco (1936-1939)*. Editorial Galland Books.
 - *Blindados italianos en el Ejército de Franco (1936-1939)*. Editorial Galland Books.
- Togores, L. E. *El Regimiento Alcázar de Toledo n.º 61 durante la marcha verde*. Universidad CEU San Pablo.