EL PASADO QUE NO PASA

**LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA
A LOS OCHENTA AÑOS DE
SU FINALIZACIÓN**

EDUARDO HIGUERAS

ÁNGEL LUIS LÓPEZ VILLAYERDE

SERGIO NIEVES CHAVES

(COORD.)

Ediciones de la Universidad
de Castilla-La Mancha

El pasado que no pasa: la Guerra Civil española a los ochenta años de su finalización

Eduardo Higuera Castañeda

Ángel Luis López Villaverde

Sergio Nieves Chaves

(Coordinadores)

Ediciones de la Universidad
de Castilla-La Mancha

Cuenca, 2020

EL PASADO QUE NO PASA: LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA A LOS OCHENTA AÑOS DE SU FINALIZACIÓN

La Guerra civil española (1939-1936), 80 años después, Albacete, 29 y 30 de octubre de 2018 / coordinado por, Eduardo Higuera Castañeda, Ángel Luis López Villaverde, Sergio Nieves Chaves.– Cuenca : Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2020

520 p. ; 29,7 cm.– (Jornadas y Congresos ; 26)

ISBN 978-84-9044-374-3

1. España – Historia 1936-1939 (Guerra civil) I. Higuera Castañeda, Eduardo, coord. II. López Villaverde, Ángel Luis. III. Nieves Chaves, Sergio IV. Universidad de Castilla-La Mancha, ed. V. Título VI. Serie 94(460)“1936/39”

NHD – 1DS3 – 3JK

© de los textos e ilustraciones: sus autores

© de la edición: Universidad de Castilla-La Mancha

Edita: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, CEDOBI, Seminario Permanente de Estudios Contemporáneos.

Colección JORNADAS Y CONGRESOS n.º 26

Revisores: Alba Nueda Lozano y Sergio Nieves Chaves.

Imagen de cubierta: Aviones nacionales derribados por los republicanos. Biblioteca Digital Hispánica. CC BY-NC-SA 4.0. Recuperado de <http://shorturl.at/lrvAT>

El procedimiento de selección de originales se ajusta a los criterios específicos del campo 10 de la CNEAI para los sexenios de investigación, en el que se indica que la admisión de los trabajos publicados en las actas de congresos deben responder a criterios de calidad equiparables a los exigidos para las revistas científicas y capítulos de libros.

El Seminario Permanente de Estudios Contemporáneos (SPEC) es un grupo de investigación emergente de la Universidad de Castilla-La Mancha. Esta edición ha contado con financiación de la UCLM a través de fondos FEDER de la Unión Europea.

El Centro de Estudios y Documentación de las Brigadas Internacionales (CEDOBI) es un centro mixto de investigación del Instituto de Estudios Albacetenses “Don Juan Manuel” (IEA) y de la Universidad de Castilla-La Mancha.

Seminario Permanente
Estudios Contemporáneos

Esta editorial es miembro de la UNE, lo que garantiza la difusión y comercialización de sus publicaciones a nivel nacional e internacional

I.S.B.N.: 978-84-9044-374-3 (Edición impresa)

D.O.I.: http://doi.org/10.18239/jornadas_2020.26.00

Composición: Compobell

Hecho en España (U.E.) – Made in Spain (U.E.)

Esta obra se encuentra bajo una licencia internacional Creative Commons CC BY 4.0.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra no incluida en la licencia Creative Commons CC BY 4.0 solo puede ser realizada con la autorización expresa de los titulares, salvo excepción prevista por la ley. Puede Vd. acceder al texto completo de la licencia en este enlace: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>

Impreso en España (U.E.) – Printed in Spain (U.E.)

ÍNDICE

Presentación	11
<i>Ángel Luis López Villaverde, Eduardo Higuera Castañeda y Sergio Nieves Chaves</i>	
El frente de Granada: vida cotidiana y bombardeos aéreos y marítimos	15
<i>Francisco Jesús Martín Milán</i>	
Medios acorazados en la guerra civil española	29
<i>Juan Pastrana Piñero</i>	
Bombas que nunca mataron: el sabotaje pacífico durante la guerra civil española	43
<i>Alfonso López García</i>	
Propaganda, música y sabotaje en la guerra civil española: canciones patrióticas premiadas por la Junta Recaudatoria Civil de Zaragoza	57
<i>Marco Antonio de la Ossa Martínez</i>	
La lucha en la retaguardia. La Brigada Terry, Madrid 1936.....	81
<i>Robert Duró Fort</i>	
Burgos bajo sospecha: la investigación de los servicios secretos para desarticular un posible complot contra Franco durante la guerra civil	97
<i>Clara Sanz Hernando, Miguel A. Moreno Gallo y José María Chomón Serna</i>	
Una lenta e intensa agonía: el desgaste de la retaguardia republicana por el hambre a través del abastecimiento de Madrid en el último año de la guerra (1938-1939)...	113
<i>Ainhoa Campos Posada</i>	
La quinta columna en la retaguardia republicana de Cataluña	127
<i>Javier Rodríguez Abengózar</i>	
La CNT y la Comarcal de Quintanar de la Orden, ¿Anarquistas o fascistas?	143
<i>Vicente Torres Encinas</i>	
Octubre de 1934 en la represión de guerra y postguerra en Ciudad Real	155
<i>Juan Carlos Buitrago Oliver</i>	
Revolución, violencia, contrarrevolución: Almagro, 1936-1939*	169
<i>Ángel Luis López Villaverde</i>	
La justicia republicana durante la guerra civil: los tribunales Especial Popular y Especial de Guardia de Cuenca	189
<i>Sergio Nieves Chaves</i>	
La represión en grupo como búsqueda de la “ejemplaridad” y la coacción por la jus- ticia del miedo	207
<i>Esmeralda Muñoz Sánchez, María Sol Benito Santos</i>	

Cárceles españolas durante la guerra civil: la verdad intramuros.....	223
<i>María José Palazón Pagán</i>	
<i>Nuestra Lucha</i> (1936)	237
<i>Joaquín Navarro Caravaca</i>	
La contribución de las salmantinas a la financiación de la guerra civil: una nueva modalidad de participación femenina	247
<i>M.^a Luz de Prado Herrera</i>	
Milicianas, guerrilleras y mujeres de rojo: tres modalidades de lucha y resistencia frente a los sublevados. El ejemplo de León	263
<i>Beatriz García Prieto</i>	
Mujeres combatientes en el ejército popular de la República (1936-1939).....	277
<i>Sara Hernández Martín y Luis A. Ruiz Casero</i>	
De la documentación a la presentación del patrimonio de la guerra civil española: el caso del nido de ametralladoras de Alhama de Murcia (Murcia, España).....	293
<i>Víctor Manuel López-Mencheró Bendicho, Herbert D. G. Maschner, Francisco José Fernández Guirao, Jeffrey DuVernay, Miguel Ángel Hervás Herrera, James Bart McLeod, Aurelia Lureau y José Baños Serrano</i>	
Los fortines de los rojos. Búntkeres de la costa catalana: patrimonio inmueble de la guerra civil en riesgo	307
<i>Anna Soret Miravet</i>	
¡Sabotaje! Arquitectura militar y defensa de costas entre Murcia y Almería durante la guerra civil española.....	325
<i>Francisco José Fernández Guirao</i>	
“Vivir y morir en la trinchera”. Patrimonio, memoria y didáctica del frente de San Isidro (Puebla de Lillo, León).....	339
<i>Víctor Bejega García, Irene García Lino y Eduardo González Gómez de Agüero</i>	
Aprender investigando: la imagen de las mujeres republicanas en la prensa gráfica durante la guerra civil española (1936-1939).....	353
<i>Félix González Chicote</i>	
Enterrar a los muertos. Explicar las fosas comunes de la guerra civil a través de los clásicos de la literatura	375
<i>Alejandro Lillo</i>	
Reescribiendo Guadalajara. El tratamiento iconográfico de la guerra civil española en los primeros números de <i>El Legionario</i>	381
<i>Daniela Aronica</i>	
<i>Il tesoro degli anarchici</i> . El exilio italiano en España y la compra de armas para la República: algunos pícaros y un ministro, 1936-1937.....	397
<i>Antonio Calzado Aldaria y Bernat Martí i Pellicer</i>	
La sección francesa del <i>Comité Mundial de Mujeres contra la Guerra y el Fascismo</i> y la guerra civil española (1936-1939).....	407
<i>Rocío Negrete Peña</i>	
Brigadistas sanitarios en la guerra de España. De la solidaridad internacional a los campos nazis.....	423
<i>Esteban González López y Rosa Ríos Cortés</i>	

La dimensión internacional de la salida del Consejo Nacional de Defensa, marzo de 1939.....	435
<i>Eladi Mainar Cabanes, Robert Llopis i Sendra</i>	
La evolución ideológica de los militares: al golpismo o la defensa de la II República. Los ejemplos del general Fanjul y el teniente coronel Fernández Navarro	445
<i>Herminio Lebrero Izquierdo</i>	
Poder y resistencia después de la guerra civil española: el caso de Teresa/Florencio Pla Messeger	461
<i>Lisette Rolón Collazo</i>	
Aproximación al estudio de la represión política de posguerra, a través del fondo de la cárcel provincial de Cuenca (1939-1945).....	477
<i>María Isabel Jiménez Barroso</i>	

Medios acorazados en la Guerra Civil española

Juan Pastrana Piñero

Grup de Recerca en Estats, Nacions i Sobirania - Universitat Pompeu Fabra

http://doi.org/10.18239/jornadas_2020.26.02

INTRODUCCIÓN

La Guerra Civil Española (1936-1939) fue el último gran conflicto dominado por la infantería en Europa. A pesar de ello, también fue el lugar en el que la mayoría de las grandes potencias que se enfrentarían en la II Guerra Mundial pusieron a prueba sus materiales blindados y, hasta cierto punto, sus teorías sobre el Arma acorazada desarrolladas a principios de los años 30 del siglo pasado. En el presente artículo pretendo analizar, de forma sucinta, las experiencias de combate de los dos bandos, el papel desempeñado por las respectivas fuerzas acorazadas y su impacto sobre el campo de batalla español.

1. SITUACIÓN DEL ARMA ACORAZADA EN ESPAÑA EL 18 DE JULIO DE 1936

Al estallar la contienda, España apenas poseía medios acorazados. Tan sólo existían una docena de carros franceses FT-17, supervivientes de los dieciocho adquiridos entre 1922 y 1925 y que habían participado en el desembarco de Alhucemas y los combates subsiguientes en el Protectorado del Norte de África. Se encontraban repartidos entre dos teóricos regimientos, el 1º situado en Madrid, y el 2º en Zaragoza (ZALOGA, 2010^a: 41-42). Corriendo la misma suerte que las ciudades en que se encontraban situados, las unidades del 11 Regimiento quedaron en manos gubernamentales, mientras que las situadas en la capital aragonesa pasaron a incorporarse al bando sublevado. Se trataba de un carro de combate cuyos orígenes se remontan a la I Guerra Mundial; tenía un peso de 6,5 toneladas, un blindaje frontal de 8 mm, tripulación de dos hombres y estaba armado con un cañón de 37 mm. Entre julio y octubre de 1936 todos los carros republicanos quedaron destruidos en combate, mientras que los nacionales fueron empleados en la defensa de Zaragoza para después pasar a desempeñar tareas de adiestramiento (CANDIL, 1999: 32).

Junto a estos carros, figuraba una mezcolanza de vehículos entre los que cabría destacar los seis vetustos Scheider CA-1 y cuatro carros Trubia. El primero de ellos era, al igual que el FT-17, de fabricación francesa; sus más de 13 toneladas de peso generaban importantes problemas mecánicos, su blindaje era de 11 mm y estaba equipado con un cañón de 75 mm y dos ametra-

lladoras de 8mm, aunque no disponía de torretas, siendo su dotación de siete tripulantes. Cuatro unidades quedaron en manos gubernamentales y dos en las de los sublevados; se sabe que dos de las unidades republicanas participaron en el asedio del Alcázar de Toledo, pero no existe documentación sobre su destino posterior (ZALOGA, 2010b: 10-11). Respecto al carro Trubia, era de fabricación española, y tan sólo se produjeron cuatro unidades, de las que tres quedaron en manos de los sublevados y una en manos gubernamentales. Su peso era de 9 toneladas, con un blindaje de 12 mm y estaba equipado con tres ametralladoras Hotchkiss de 7 mm que debían manejar sus tres tripulantes. La unidad republicana quedó destruida durante los combates por Oviedo, pero las tres nacionales sobrevivieron a la guerra, ya que apenas fueron empleadas en combate, sólo para ser desgazadas al acabar el conflicto (ZALOGA, 2010b: 10-11).

Dada la parquedad de medios acorazados disponibles y la imposibilidad de la industria española por suministrarlos, no resulta extraño que ambos bandos recurriesen al exterior para obtener medios blindados más modernos y que fuesen capaces de inclinar la balanza en su favor. Como es bien sabido, el bando nacional contó con el apoyo de la Alemania nazi y de la Italia fascista, mientras que los republicanos recibirían su mayor respaldo de la Unión Soviética de Iosif Stalin.

2. MEDIOS ACORAZADOS UTILIZADOS EN EL CONFLICTO

Los principales carros de combate con los que contaron los sublevados fueron el Panzer IA alemán y el CV3/35 italiano, mientras que para el bando gubernamental lo fueron los modelos soviéticos T26B y BT-5.

El primer tipo de carro de combate recibido por el bando franquista fue el italiano CV3/33. Más que un carro de combate propiamente dicho, era una tanqueta o carro de exploración; al igual que las tanquetas tipo TKS polacas, estaba inspirado en el modelo Carden-Lloyd británico. Tenía un peso de tan sólo 3 toneladas, una tripulación de dos hombres, un blindaje de 6 mm y un armamento compuesto de dos ametralladoras de 8 mm (ZALOGA, 2010b: 6). Las primeras cinco unidades llegaron el 6 de agosto de 1936, acompañadas de un oficial y diez especialistas para el entrenamiento de las tripulaciones españolas. Debido a la necesidad de disfrazar la participación italiana en la contienda, todos los elementos se integraron en el Tercio de Extranjeros. El 29 de septiembre se recibirían otros diez carros, incluyendo tres de la versión lanzamallas, que junto con los cinco llegados anteriormente, formarían la 1ª Compañía Blindada del bando nacional (CAITI y PIRELLA, 1986: 40). En total, durante el conflicto las fuerzas del general Franco recibirían un total de 149 carros CV3/33, distribuidos entre las tropas del Corpo Truppe Volontarie (CTV) y la Agrupación de Carros (CATTAROSSO, s.f.).

La función principal de este carro de combate en el ejército italiano era el de provocar una ruptura de las líneas enemigas mediante un empleo masivo y a gran velocidad, de ahí su denominación como Carro Veloce (CV). Hay que tener en cuenta que en los años 30 muchas de las teorías de empleo del Arma acorazada aún estaban pendientes de ser puestas a prueba, por lo que las debilidades en cuanto a blindaje y potencia de fuego no resultaban tan evidentes como hoy pueda parecernos. Este tipo de carro mantenía la distinción generada durante la I Guerra Mundial entre los denominados *machos*, armados con cañón, y los *hembras* con un armamento consistente tan sólo en ametralladoras. En su favor, cabe decir que eran fáciles de producir y con un coste por unidad bajo, algo que, dada la relativamente escasa capacidad industrial italiana, lo convertía en un carro muy interesante para el gobierno de Roma (ZALOGA, 2010b: 6).

El otro carro principal del bando franquista fue el Panzer IA alemán. Se trataba de un carro ligero, con un peso de algo más de 5 toneladas, un blindaje de 13mm y una dotación de dos hombres que debían accionar las dos ametralladoras de 7,92mm que constituían su arma-

mento en una torreta. Cabe destacar que en la Alemania de Hitler no se esperaba que este carro entrase en combate, sino que debía servir únicamente con propósitos de entrenamiento en las *panzerwaffen*, unas fuerzas acorazadas que aún se encontraban en estado embrionario (PERRETT, 2010: 5-6). Al igual que en el caso del CV3/33, se trataba de un carro ágil, barato de producir y con buenas prestaciones todo terreno, pero eso era todo lo que podía ofrecer. (THOMAS, 2015: 7-8). Sin embargo, era lo mejor que el ejército alemán podía ofrecer al bando franquista en materia de carros. Las primeras unidades empezaron a llegar a partir del 7 de octubre de 1936, y a finales de ese año ya había disponibles 41 blindados del tipo IA y 21 del tipo IB, un modelo con un motor mejorado (CARRUTHERS, 2013: 12-13). En total, el bando franquista recibiría 122 Panzer IA y IB, que servirían tanto en las fuerzas alemanas de la Legión Condor (*Panzergruppe Döhne*) como en la Agrupación de Carros de Combate (CABALLERO, 2009: 47-48). Al igual que en el caso del CV3/33, era un carro con claras deficiencias en armamento y blindaje, que no tardaron en quedar demostradas en el campo de batalla (MOLINA FRANCO, 2005: 136).

Con las primeras entregas se formaron dos compañías de carros de combate, ampliadas en noviembre a una tercera unidad de la misma dimensión (CARRUTHERS, 2013: 15); debido al desgaste operativo y por los combates, las entregas posteriores se limitarían a la reposición de pérdidas, no a la ampliación de efectivos (MOLINA FRANCO, 2005: 136-143). Al finalizar la contienda, quedaban operativos 84 carros de combate que pasarían a servir con el ejército español hasta principios de los años 50 (CARRUTHERS, 2013: 9). Dado que Alemania, al igual que Italia, deseaba mantener en relativo secreto su participación en la contienda española, estos carros pasaron a ser conocidos con el sobrenombre de *negrillos*, en referencia al color base de su camuflaje.

En lo que respecta a las fuerzas gubernamentales, los primeros carros soviéticos en ser puestos a su disposición fueron 50 T26B que llegaron a bordo del *Komsomol* el 15 de octubre de 1936, con tripulaciones completas y personal de mantenimiento. A diferencia de lo que sucedía con Alemania, la Unión Soviética sí esperaba que sus hombres entrasen en combate, al mismo tiempo que entrenaban a las dotaciones españolas de estos carros (CANDIL, 1999: 32). El carro T26B estaba en servicio con el Ejército Rojo, siendo uno de sus tipos más numerosos. Fue diseñado tomando como base el carro Vickers británico de 6 toneladas, al igual que otros diseños como el M3 norteamericano, el M11/39 y el M13/40 italianos y el 7TP polaco (ZALOGA, 2010b, 7). Entró en servicio en 1931; su peso era de algo más de 10 toneladas, tenía una tripulación de tres hombres, con un blindaje de 15 mm y un armamento compuesto por un cañón M1932 de 45mm en una torreta y dos ametralladoras DT de 7,62mm (ZALOGA, 2014: 4-9).

Las unidades llegadas a bordo del *Komsomol* fueron organizadas en dos batallones blindados, cada uno de ellos consistente en tres compañías de carros más una de plana mayor; cada compañía estaba compuesta de tres pelotones de tres carros más una unidad de mando (CANDIL, 1999: 32). Estas fuerzas irían siendo constantemente ampliadas con las sucesivas expediciones de carros de combate procedentes de la Unión Soviética. A finales de 1936 ya habían llegado 360 carros y vehículos blindados que pasaron a formar la 1ª Brigada Acorazada, bajo el mando del general Pavlov ("Pablito") (CANDIL, 1999: 33). Esta unidad se vio complementada por otros 120 vehículos llegados a la zona republicana del Norte, que pasaron a agruparse en un regimiento blindado hasta la caída del frente norte en 1937. Esta pérdida quedó compensada por la llegada de otros 300 vehículos durante ese año que pasaron a formar la 2ª Brigada Acorazada, además de una brigada de coches blindados equipados con BA3/6 (CANDIL, 1999: 33). Todas estas fuerzas quedaron agrupadas en la 1ª División Acorazada a finales de 1937, bajo el mando del general Rotmistrov, que había sustituido a Pavlov, e incluían 50 carros modelo BT-5 llegados en agosto. Las últimas entregas de materiales se produjeron en abril de 1938,

con los que se formó una 2ª División Acorazada; la 1ª División quedaría asignada al Grupo de Ejércitos del Este y la 2ª División al Grupo de Ejércitos Centro (CANDIL, 1999: 33-34). Sin embargo, cabe destacar que estas formaciones eran tan sólo organizaciones administrativas, ya que los blindados nunca llegaron a actuar como una Gran Unidad en combate.

En total, las fuerzas republicanas recibieron 281 unidades del T26B (ZALOGA, 2014: 16), un carro que demostró tener una buena potencia de fuego pero un blindaje insuficiente, especialmente si se le compara con modelos contemporáneos como el Matilda británico o el R35 francés (ZALOGA, 1999: 2); por otro lado, era un tanque mecánicamente fiable que aguantó el duro trato recibido en España, barato de producir y que fue ampliamente superior a todos los medios acorazados del bando franquista.

Dentro del ejército soviético, el T26 debía desempeñar la misión de apoyar a la infantería, complementado por el modelo BT-5, un carro de combate diseñado para operaciones autónomas y que equipaba a las divisiones de caballería (DALEY, 1999a: 41). Al igual que el T26, estaba equipado con un cañón de 45 mm y una ametralladora DT de 7,62mm, pero su blindaje era aún más ligero, con tan sólo 13 mm en su zona frontal (ZALOGA, 2016: 14-15); pesaba 11 toneladas y media en orden de combate, tenía una tripulación de tres hombres y podía alcanzar los 72 kilómetros hora en carretera frente a los apenas 31 del T26. Sólo llegó un lote de 50 unidades a la España republicana, a principios de agosto de 1937 (ZALOGA, 2016: 33). A diferencia del T26 no entró inmediatamente en combate, sino que fueron reservados a la espera de una oportunidad táctica que permitiese aprovechar sus características de velocidad.

Para finalizar este apartado, hacer mención a los 16 carros de combate del modelo FT-17 que llegaron procedentes de Polonia en 1937; a pesar de tratarse de un modelo que ya había demostrado estar completamente anticuado, la desesperación del gobierno republicano por conseguir el mayor número posible de carros de combate le llevó a adquirir estas unidades al gobierno francés, pero como la República gala estaba comprometida con el tratado de no intervención, se orquestó la venta a través de Polonia, que los adquirió como si fueran para su ejército para, posteriormente, revenderlos al bando gubernamental (ZALOGA, 2010a: 43). Estos carros llegaron a Santander como refuerzo del tambaleante frente norte, pero poco pudieron hacer para detener la ofensiva nacional y la mayoría de ellos cayeron en manos del bando franquista que, considerándolos poco aptos para el combate, los dedicó a tareas de entrenamiento.

3. LOS CARROS DE COMBATE EN ACCIÓN

Una característica común a los dos bandos enfrentados en la guerra civil fue que no utilizaron los medios acorazados a su disposición como una unidad independiente, sino que fueron distribuidos como apoyo a las formaciones de infantería, una concepción táctica cuyo origen se situaba en la I Guerra Mundial. Hemos de recordar que los años 30 eran una época en la que aún se estaba definiendo el rol estratégico y táctico de las fuerzas blindadas, por lo que el conservadurismo operativo de los dos bandos no era una rareza. De hecho, el propio Franco admitía que su estrategia era la de la escuela francesa: “la artillería conquista, la infantería ocupa”, mientras que en el caso del republicano cualquier estrategia quedó subordinada a los asesores soviéticos y su control sobre el material procedente de la URSS.

Por otro lado, los asesores italianos, alemanes y soviéticos llegaron a España dispuestos a comprobar las teorías desarrolladas en sus propios países, aunque el escaso número de carros de combate desplegados hizo que, en muchos casos, no fuese posible utilizar la guerra civil como el laboratorio de pruebas que se esperaba, especialmente en lo referido a la actuación de las divisiones acorazadas como entidades autónomas (DUVAL, 1938: 231).

En el caso italiano, los miembros del cuerpo expedicionario esperaban poder desarrollar su concepto de *guerra celere*, dotando a sus fuerzas de gran número de medios motorizados apoyados por carros ligeros de gran velocidad que permitiesen realizar una ruptura de las defensas enemigas para, a continuación, ser seguidos por las fuerzas de infantería motorizada. Sin embargo, el escaso número de medios acorazados, así como su papel de apoyo a la infantería impuesto por el general Franco (CATTAROSS, s.f.), impidieron el llevar a cabo dicha prueba hasta la batalla de Guadalajara, en que se obtuvo el permiso para que el CTV lanzase una ofensiva según sus propios planes tácticos. El subsiguiente y bien conocido desastre italiano hizo que nunca volviesen a intentar una operación semejante.

Desde los primeros combates quedó claro que los T26B soviéticos eran muy superiores a sus homólogos del bando franquista, los Panzer IA y los CV3/33. Los combates en torno a Madrid (Seseña, Jarama) y en la defensa de la capital española evidenciaron que los modelos alemán e italiano eran muy inferiores en potencia de fuego a los soviéticos, por lo que hubo que recurrir a diversas tácticas de apoyo de la artillería y la aviación para poder contrarrestar a los carros de combate enemigos. Para el bando republicano, los T26B eran un elemento clave a la hora de explicar la supervivencia gubernamental en los primeros meses de lucha. Así, en un panegírico informe emitido por los asesores soviéticos se destacaba que (ZALOGA, 2014: 14):

Los T26 llevaron a cabo auténticos milagros. Se puede afirmar con total seguridad que si el grupo de combate no hubiese estado presente durante la primera fase de la defensa de Madrid, esta defensa hubiese sido catastrófica [...] Los tanques luchaban durante todo el día, regresaban a la zona de apoyo por la noche para realizar reparaciones y durante la mañana volvían a la lucha.

Sin embargo, el impacto del T26 se iría amortiguando conforme las fuerzas franquistas se fueron adaptando a la lucha contra ellos y por la cada vez mayor superioridad aérea de sus adversarios. A modo de ejemplo, durante la ofensiva del Jarama se perdieron 24 T26B por apenas 17 Panzer IA (CANDIL, 1999: 36); en Brunete, las fuerzas republicanas desplegaron 129 T26B y 43 BA3, perdiéndose en apenas cinco días 91 carros, en su mayor parte por fuego antitanque (ZALOGA, 2010b: 27-28), mientras que las fuerzas franquistas apenas sufrieron la destrucción de dos Panzer IA (CANDIL, 1999: 37). El canto del cisne para el T26B, y por extensión para el Ejército Republicano, fue la ofensiva del Ebro; en ella, los carros no tuvieron un papel destacado, ya que la infantería asumió la práctica totalidad del peso de las operaciones, en especial cuando se pasó a una postura defensiva. Con los suministros procedentes de la Unión Soviética cortados y sus fuerzas blindadas reduciéndose día a día, la II República no podía confiar ya en los carros de combate como un elemento decisivo a la hora de apoyar su agonizante defensa.

En el caso del Panzer IA, el modelo de carro más utilizado por la Agrupación de Carros de Combate, su comportamiento resultó muy similar al del CV3/33. Esta formación quedó constituida, inicialmente, por tres compañías con 16 carros por unidad (ZALOGA, 2010b: 20) que afrontaron el mismo problema de falta de fuego pesado con el que hacer frente a los carros soviéticos (CARRUTHERS, 2013: 16).

A las escasas capacidades combativas del modelo alemán se unió la insuficiente instrucción de las tripulaciones; al igual que en el caso republicano, los nacionales empeñaron en combate a sus blindados sin haber completado la preparación de los hombres que debían manejarlos, lo que acabó llevando a von Thoma a asumir la dirección de las operaciones en el subsiguiente asalto a Madrid. Sin embargo, tampoco el liderazgo del oficial alemán logró mejorar la situación. Consciente de la inferioridad de sus blindados frente a los soviéticos, von Thoma ordenó a sus hombres limitarse al entrenamiento de sus homólogos españoles, sin participar en los

combates (DALEY, 1999b: 35). La premura con la que las tripulaciones eran enviadas al frente provocó las quejas de von Thoma, en especial:

La falta de personal en reserva e instruido para cubrir bajas. Esto origina el que para no dejar inactivos los carros se destine personal sin instruir ocasionando además de pérdida de eficacia hechos tan lamentables como el siguiente: Un carro tiene que maniobrar en un camino en uno de cuyos lados había una pared; en la maniobra el cañón tropezó con la pared. Como el encargado del cañón carecía de instrucción, hizo un disparo en el momento en que la boca tocaba a la pared, se produjo una explosión interna muriendo dos sargentos que ya eran veteranos en el manejo de carros¹.

De hecho, von Thoma se quejó reiteradamente del escaso valor del elemento humano que se asignaba a los carros. A modo de ejemplo, el 11 de marzo de 1938 trasladaba una queja formal al Generalísimo que fue trasladada al Cuartel General de la Legión: “el Coronel von Thoma, de Carros de Combate, dice que a las Unidades de Carros le envían individuos de la Legión como castigados, no dando buen resultado en su nueva misión”² La tajante respuesta desde el Tercio llegó el 16 de abril de ese mismo año:

En contestación a su respetable escrito (...), tengo el honor de informar a V.E. que según lo hace a mi autoridad el Jefe de la Bandera de Carros de Combate de este Cuerpo, hasta la fecha no ha sido destinado a dicha unidad individuo alguno en concepto de castigado³.

Sin embargo la cosa no quedó ahí. Preocupado por los informes sobre el pobre rendimiento de sus fuerzas blindadas durante el avance en Aragón, el general Franco ordenó la elaboración de un informe sobre este asunto, que fue concluido en mayo de 1938. La investigación fue encargada al teniente coronel de Estado Mayor Manuel Villegas, quien se entrevistó con von Thoma, Yagüe, el teniente coronel Pujales de la Bandera de Carros de Combate, el capitán Lacruz Lacaci, jefe accidental del 2º Grupo de Carros de Combate, y los coroneles López Muñiz, Estado Mayor del Ejército del Norte, y Gutiérrez Soto, jefe de Estado Mayor del Cuerpo de Ejército de Galicia⁴.

En sus conclusiones, el teniente coronel Villegas afirmaba:

De cuanto queda expuesto se deduce que las unidades de carros de combate funcionan deficientemente, sin que estas deficiencias puedan, a mi juicio, atribuirse a una sola causa o a determinada persona, siendo consecuencia de un conjunto de circunstancias que, si bien constan en los resúmenes parciales de las conversaciones sostenidas con los distintos jefes interrogados, detallaré brevemente a continuación⁵.

Entre las deficiencias señaladas por el informe se encontraban una organización deficiente, un reclutamiento de personal caótico y en el que abundaban los forzados (dicho sea de paso, esta afirmación desautorizaba la respuesta de Yagüe a von Thoma), un empleo táctico inadecuado, una instrucción insuficiente y capacidad de transporte completamente inadecuada, especialmente en lo referente al transporte en camión de los carros tipo T26 capturados al enemigo⁶.

Este informe llegó al propio Franco, que dio instrucciones sobre tres de los puntos señalados, dejando el resto en manos de subordinados. En concreto, ordenó (1) dotar a los parques móvi-

1 “Informe reservado sobre actuación de los carros de combate nacionales”, Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), C2380, 157, 30.

2 “Carta al general jefe de la Legión”, AGMAV, C2341, 79, 22.

3 “Informe reservado sobre actuación de los carros de combate nacionales”, AGMAV, C2380, 157, 30.

4 *Ibid.*

5 “Informe reservado sobre actuación de los carros de combate nacionales”, AGMAV, C2380, 157, 30.

6 *Ibid.*

les de equipos adecuados para las reparaciones menores de los carros, ya que en ese momento tan sólo el parque central disponía de los elementos necesarios para cualquier reparación (2) autorizar la retirada del frente de forma sucesiva las compañías de carros para incrementar su adiestramiento, aunque este debía realizarse próximo al frente durante un corto número de días a fin y efecto de poder disponer de los blindados en caso necesario (3) disponer el envío de un carro pesado (sic) a la Constructora Naval para que proyectase un remolque adecuado⁷.

A modo de colofón, resaltar que el informe sentó como una bomba en el Batallón de Carros de la Legión, provocando el envío de dos informes de respuesta (9 y 16 de mayo de 1938) intentando justificar los errores y atacando lo que considera informaciones erróneas trasladadas por von Thoma a Franco⁸. Sin embargo no hubo consecuencias directas del informe y tan sólo se llevaron a cabo las reformas sugeridas sin mayores contratiempos.

La falta de un mejor modelo de carro de combate forzó a los nacionalistas a seguir confiando en sus Panzer I, pero, al igual que en el caso de los italianos, su papel se redujo al apoyo a la infantería, sin permitir su escaso número ni los planteamientos tácticos la experimentación de las tácticas de *blitzkrieg* en desarrollo por el ejército alemán. La concepción de un *Schwerpunkt* o puño acorazado como medio de ruptura del frente requería un carro con unas características de blindaje y potencia de fuego mucho mayores que las que poseía el Panzer I. De hecho, en 1931 el general Lutz y el teniente coronel Guderian ya habían especificado que las divisiones acorazadas debían contar con un carro de combate con cañón de 75mm para actuar como elemento antitanque y otro con cañón de 50mm para reconocimiento (MOLINA FRANCO, 2005b: 3-4), peticiones que acabarían cristalizando en los modelos Panzer III y IV. Sin embargo, en 1936 su entrada en servicio estaba aún lejana, por lo que las fuerzas nacionales se debieron contentar con el mucho menos capaz Panzer I.

No obstante, el papel asignado al Panzer I no dejó de ser objeto de una fuerte controversia entre Franco y von Thoma. Este último se quejaba de la imposibilidad de intentar desarrollar la teoría del *Schwerpunkt* en los siguientes términos (DALEY, 1999a: 42):

El general Franco desea distribuir los tanques entre la infantería de la manera habitual que se corresponde con los generales de la vieja escuela. Tengo que luchar contra esta tendencia constantemente, a fin de poder usar los carros de combate de forma concentrada. Los éxitos de los franquistas se deben, en gran medida, a este hecho.

No era esta la única crítica de von Thoma, que también montaba en cólera ante determinados comportamientos de oficiales, tales como:

Hay algunos que al avanzar se quedan con su carro retrasado y otros que no salen; como ejemplo cita el caso de que mientras los carros estaban en Lérida, el Jefe estaba en Bujaraloz, el Comandante Lastra está en Morella y el Teniente Coronel Pujales estaba en Alcañiz [...] Esta actitud de los Jefes provoca descontento entre la tropa, falta de valor combativo y poca decisión⁹.

Cabe destacar que no fue hasta el 2 de enero de 1937 cuando se establecieron las directrices para el empleo de los carros de combate en el bando insurrecto, lo que demuestra la improvisación en su uso durante los primeros meses del conflicto¹⁰. Por parte gubernamental, la táctica a seguir para el empleo de los carros de combate venía marcada por una circular mucho más

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

⁹ "Informe reservado sobre actuación de los carros de combate nacionales", AGMAV, C2380, 157, 30.

¹⁰ "Instrucciones para el empleo de los Carros de Combate", AGMAV, C730, 8, 3.

tardía, del 23 de octubre de 1937, en la que se marcaba la subordinación de los medios acorazados a la infantería:

Los carros solo pueden conservar la posición conquistada durante escaso tiempo, el indispensable para sentar las armas automáticas y que la infantería tome sus posiciones en la nueva línea conquistada. Los carros se reúnen después a retaguardia y a cubierto, enmascarados, dispuestos para una nueva intervención¹¹.

Dichas instrucciones para el uso de carros de combate del Ejército Republicano venían motivadas, según el propio encabezamiento del documento por el siguiente razonamiento:

El Jefe del Estado Mayor del Ejército de Tierra dirige comunicaciones a las grandes Unidades quejándose del mal empleo que se hace de las Compañías de los carros de combate que se afectan, circunstancialmente, a Divisiones y Brigadas. Con el fin de tratar que en lo sucesivo los carros de combate sean empleados con arreglo, al menos, a los más elementales principios de la Táctica general, se dictan estas instrucciones¹².

A pesar de disponer del mejor carro de combate del conflicto, el T26B, el bando republicano no pudo aprovechar completamente sus capacidades, en gran parte por las propias concepciones operativas de los asesores soviéticos. La idea de los oficiales del Ejército Rojo soviético era la de utilizar exclusivamente el T26B en un papel de apoyo a la infantería desde el principio, que era el mismo rol al que se había destinado en las divisiones soviéticas. En ningún caso se había planteado el utilizarlo como elemento de ruptura aislado del frente, sino siempre como acompañamiento de la infantería. El carro que debía llevar a cabo la ruptura, operando independientemente sobre la retaguardia enemiga, era el BT-5.

Únicamente se recibieron 50 unidades de este tipo de vehículo, cuyo papel, en las fuerzas armadas de la Unión Soviética, era el de la penetración profunda en los dispositivos defensivos enemigos para devastar la retaguardia mediante la conducción de operaciones independientes. Su primer uso fue en la batalla de Fuentes de Ebro, en la que se desplegaron 48 carros para un ataque en profundidad contra las fuerzas franquistas que se esperaba abriese un camino hasta Zaragoza (ZALOGA, 2010b: 34). Debido a los problemas anteriores de coordinación con la infantería, se decidió que, para este asalto, los infantes acompañarían a los carros montados encima de estos (CANDIL, 1999: 38), una imagen poco usual en aquellos días y que se popularizaría durante la II Guerra Mundial con la infantería soviética montada encima de los T-34. El ataque resultó un enorme fracaso, en el que se perdieron 19 unidades sin conseguir prácticamente nada (ZALOGA, 2010b: 35).

La lucha por Teruel, librada casi a continuación de la batalla de Fuentes de Ebro, fue el epitafio definitivo de los BT-5. En el ataque participaron los 31 carros restantes junto a los T26B, hasta un total de 104 unidades, de los que se perderían 24, incluyendo 15 BT-5, (ZALOGA, 1999: 11-12) por lo que los restantes carros de este modelo volvieron a ser distribuidos como apoyo de infantería, papel que desempeñaron hasta el final del conflicto, sin volver a intentar una operación independiente. Los escasos supervivientes fueron puestos en servicio en las fuerzas armadas españolas de posguerra (ZALOGA, 2016: 36).

4. LA LUCHA CONTRACARRO

La irrupción de los carros de combate en una contienda en la que la infantería era el Arma predominante, obligó a ambos bandos a improvisar medios de defensa que permitiesen a las

11 "Instrucciones para el empleo de los Carros Blindados", AGMAV, C2538, 321, 31.

12 *Ibid.*

tropas a pie batir a estos enemigos. Especialmente notorio fue el caso de las fuerzas franquistas, cuyos carros eran incapaces de entablar combate con los enemigos en términos de igualdad en cuanto a potencia de fuego, como ya hemos visto. Para los republicanos, el primer medio de supresión de las fuerzas blindadas enemigas continuaban siendo los propios medios acorazados, toda vez que el T26B podía derrotar con suma facilidad a sus equivalentes del bando nacional. Sin embargo, el relativamente escaso número de medios blindados disponibles hizo que no siempre fuese posible derivar la lucha anticarro a los propios tanques, por lo que la infantería debía solicitar siempre que fuese posible el auxilio de la artillería; cabe destacar que el general Rojo también estableció pautas de ayuda de la artillería para evitar que el enemigo retirase sus fuerzas blindadas batidas por la defensa o para reaprovisionarlos, siendo la política la de establecer un denso fuego de barrera sobre las rutas de retirada enemigas hasta que los blindados agotasen su combustible y pudiesen ser capturados por la infantería (s.n., 1938: 123). En una circular emitida por el cuartel general del máximo responsable del Ejército Popular, se confirmaba el papel preponderante de la artillería a la hora de detener a los blindados enemigos, ya que se instruía a dicha Arma a realizar¹³:

- Tiros de prohibición sobre las probables (localizadas) zonas de concentración de los tanques. A realizar por la Artillería de Ejército y Cuerpo de Ejército.

- Tiros de detención (barrera fija) sobre los caminos de acceso de los tanques desde las zonas de concentración a la línea de partida y de ésta a la línea de vigilancia propia. A realizar por la Artillería Divisionaria y demás calibres ligeros afectos.

- Tiros con puntería directa de las piezas especiales anti-tanques desde un kilómetro como distancia máxima (aunque sea preciso para ello dejar una laguna con la fase anterior).

- Tiros con puntería directa por toda la Artillería Divisionaria si los tanques logran penetrar en la zona de las piezas especiales.

Tácticamente, en su rol anticarro, los T26 aprendieron rápidamente que los blindados enemigos solamente podían enfrentarse a ellos a corta distancia, por lo que siempre intentaron mantenerse a distancia, permitiendo que su cañón fuese un factor ganador por su capacidad de penetrar los blindajes a distancias de casi un kilómetro, lo que impedía el fuego de réplica al exceder el alcance máximo del enemigo (GUDERIAN, 2011: 273-274).

En el caso de disponer de piezas ATG, las fuerzas republicanas recibieron la instrucción de usarlas únicamente:

con tiro directo. Todo tiro a más de mil metros significa derroche de munición. La distancia más eficaz es a la de 600 metros o menos. Hay que dejar que se acerque el tanque enemigo y no ahuyentarlo antes de tiempo. Dentro de los mil metros todo tiro bien apuntado es blanco definitivo¹⁴.

Las fuerzas franquistas, enfrentadas a la inferioridad de sus medios acorazados, se vieron obligadas a desarrollar todo un elenco de respuestas, desde las más improvisadas hasta las perfectamente planificadas, tanto para sus carros de combate como para la infantería. Por lo que respecta a los carros de combate Panzer I, la medida de respuesta inicial fue proveer a los tanques con munición especial perforante antiblindaje tipo SmK, pero este tipo de proyectil era escaso y solamente podía emplearse a una distancia máxima de 150 metros del carro enemigo (CANDIL, 1999: 36), lo que obligaba a las tripulaciones *negrillas* a lanzarse a toda velocidad contra los tanques enemigos a fin de acortar distancias para poder utilizar la munición; dado

13 "Instrucciones sobre el tiro contra tanques. Ejército Popular. XVIII Cuerpo de Ejército", AGMAV, C820, 7,1.

14 "Instrucciones para el empleo de los Carros Blindados", AGMAV, C2538, 321, 31.

que la precisión en movimiento de las ametralladoras era escasa, muy pocos carros enemigos fueron destruidos mediante este tipo de enfrentamiento.

Además, los T26 pronto empezaron a mantener la distancia confiando en el mayor alcance de su cañón y los nacionales hubieron de recurrir a otras técnicas contracarro. Irónicamente, un problema muy similar se produjo durante la Operación Barbarroja, la invasión de la Unión Soviética por parte de las fuerzas del Eje en 1941, cuando los Panzer III y IV se enfrentaron a los T34 y KV-1, descubriendo que solamente podían perforar el blindaje enemigo a corta distancia y abriendo fuego contra los laterales o la retaguardia de los carros enemigos. En el caso de los CV3/33 italianos, su táctica fue similar, pero con mayores limitaciones; dado que no disponían de la munición perforante alemana, en el caso de un combate contra carros enemigos se confiaba la acción antitanque a los vehículos del tipo lanzallamas, pero nunca fue una opción viable debido a su escasa velocidad y maniobrabilidad, que permitía a los T26 distanciarse rápidamente y ponerlos fuera de combate con facilidad (CAITI y PIRELLA, 1986: 42).

Un hecho curioso fue la intención de armar ambos tipos de carro de combate con el cañón ligero automático italiano Breda de 20mm, en los dos casos a instancias de los tripulantes españoles (CATTAROSSO, s.f.). Aunque se llegó a modificar algunos ejemplares, no se continuó en esta línea, prefiriendo confiar la acción antitanque a las piezas de artillería especializadas en esta tarea. Cabe destacar que von Thoma solicitó insistentemente a Berlín el envío de modelos de carros de combate equipados con cañón, pero nunca fueron atendidos (ZALOGA, 2010b: 22-23).

Fue precisamente la infantería española, tan minusvalorada siempre por sus aliados alemanes e italianos, la primera en desarrollar un efectivo sistema anticarro, si bien limitado a entornos urbanos: el cóctel molotov. Este ingenio consistía en una botella de gasolina a la que se le prendía fuego antes de lanzarla contra los carros, logrando dejarlos fuera de combate si se conseguía que el líquido inflamable prendiese en la superestructura del blindado. Los asesores soviéticos no tardaron en darse cuenta de la peligrosidad del ingenio, puesto que dos T26 fueron puestos fuera de combate por este método en Torrejón durante la ofensiva de Seseña (DALEY, 1999b: 32). De todas maneras, se necesitaba algo mejor para poder contrarrestar a los T26, y ese algo fueron los cañones Pak 36 de 37mm alemanes.

Inicialmente las tropas franquistas utilizaron cualquier cañón disponible para su uso antitanque, como fue el caso del cañón italiano de montaña de 65 mm, modelo del que se solicitó el mayor número posible a Italia, ya que:

El enemigo utiliza a los tanque como baterías móviles defensivas, colocándolos en orden escaqueado en líneas amplias de 20 a 25 metros uno de otro. Como los antitanques tienen sólo un alcance máximo de 1.000 metros, se conservan a más distancia y paralizan la progresión de las tropas; los Jefes del frente solicitan más baterías del 65, por considerarlas muy eficaces para batirlos¹⁵.

La llegada de la Legión Condor y sus cañones Pak 36, hicieron que las fuerzas del general Franco solicitasen a Alemania la entrega de ese material para sus propias tropas. A partir del momento en que se dispuso de suficientes piezas, se empezaron a desarrollar tácticas propias para contrarrestar a los T26; dada la incapacidad de los carros Panzer I y CV3/33 para entablar combate con sus equivalentes soviéticos, la táctica que se desarrolló fue la de retroceder ante la aparición de cualquier vehículo blindado enemigo, intentando atraerlos al campo de acción de las piezas antitanques, que se convirtieron en un elemento orgánico tanto de las

¹⁵ "Órdenes para el general Doria, Jefe de la Misión italiana sobre operaciones en Brunete", AGMAV, C2586, 27.

fuerzas de infantería como blindadas (DALEY, 1999b: 34). La constatación de la amenaza que suponían estas piezas para los carros ligeros soviéticos se produjo durante los combates por el denominado Cerro de los Ángeles, y, posteriormente, durante la batalla del Jarama, que los insurrectos consideraron siempre la demostración de la superioridad del ATG sobre los carros de combate (ZALOGA, 1999: 34). De hecho, las instrucciones republicanas para el uso de carros de combate advertían de la inferioridad de los elementos blindados ante fuerzas ATG de una cierta entidad:

10.- Los carros no pueden emplearse ante una defensa anti-tanque medianamente organizada. Un solo cañón anti-carro próximo destruye en 40 segundos una sección completa de carros y en menos de 2 minutos una compañía¹⁶.

El duelo entre piezas antitanque y carros de combate sufrió un vuelco espectacular con la aparición en el campo de batalla de los excepcionales cañones Flak 18 de 88mm alemanes con que se equipaba la Legión Cóndor. Aunque se trataba de una pieza diseñada para tareas antiaéreas, demostró una fenomenal adaptabilidad a tareas antitanque. Durante las batallas alrededor de Madrid, los 88mm demostraron que podían desintegrar, literalmente, a un T26B al primer impacto (CANDIL, 1999: 36). A partir de esta experiencia, el diseño fue modificado en Alemania dando lugar al Flak 36, que se convertiría en una de las armas más demoledoras de toda la II Guerra Mundial, como pudieron atestiguar franceses y británicos en el contraataque de Arrás. En el conflicto español, los 88mm llegaron a equipar 2 baterías pesadas de la Legión Cóndor y 9 baterías del ejército franquista (CABALLERO, 2009: 42).

La que fuera, tal vez, la medida más surrealista para paliar la diferencia en rendimiento de las fuerzas acorazadas franquistas, se generó a partir de una carta abierta de von Thoma a las fuerzas insurrectas en que ofrecía 500 pesetas de la época por cada carro T26 capturado que estuviese en condiciones de prestar servicio en las fuerzas blindadas bajo su mando (PERRETT, 2010: 35). Realmente era una apuesta desesperada por disponer de un carro de combate armado con cañón, pero lo cierto es que las fuerzas nacionales lograron capturar un buen número de vehículos T26 que pusieron en servicio contra sus antiguos propietarios, combinando batallones de estos carros con formaciones de Panzer I y CV3/33. Curiosamente, fue la misma táctica utilizada por el ejército alemán durante la I Guerra Mundial al enfrentarse a los primeros carros británicos y franceses (GUDERIAN, 2011: 65).

5. LECCIONES DEL CONFLICTO ESPAÑOL

El papel de los medios acorazados en la guerra civil española fue limitado, como correspondía a un elemento que fue subordinado a la infantería, pero también por el escaso número de vehículos disponibles para ambos bandos. Sin embargo, las principales potencias europeas y teóricos de la lucha acorazada extrajeron algunas lecciones que no siempre fueron tenidas en cuenta para su aplicación antes del estallido del conflicto general europeo en 1939.

En el caso de Italia, sus fuerzas armadas seguían terriblemente mal equipadas en el momento de la entrada en guerra de Italia en 1940, como pudo comprobarse en el norte de África. Y eso que durante todo el período de intervención en España llegaron continuamente informes sobre las necesidades futuras de la fuerza acorazada italiana, concretadas en cuatro puntos: un vehículo blindado de gran potencia de fuego, un carro medio equipado con cañón que permitiese relegar los CV3/33 y /35 a tareas de reconocimiento, artillería antitanque autopropulsada y aparatos de radio para mejorar la coordinación de las unidades (CATTAROSSO, s.f.). Aunque el carro medio demandado acabó cristalizando en el M11/39, la mayoría de las lecciones deriva-

¹⁶ "Instrucciones para el empleo de los Carros Blindados", AGMAV, C2538, 321, 31.

das de la participación en el conflicto español fueron olvidadas, y el CV3/35 siguió siendo una parte importante de las fuerzas acorazadas italianas en 1940 (CAITI y PIRELLA, 1986: 42).

En Gran Bretaña, tanto Liddell-Hart como Fuller, dos de los principales teóricos de la guerra acorazada, extrajeron algunas conclusiones del conflicto. Para Fuller, los carros ligeros no podían usarse como máquinas de combate principal, por lo limitado de su armamento y su protección; además, existía la necesidad de disponer de infantería motorizada capaz de seguir el ritmo de las puntas de lanza blindadas. Liddell-Hart, por su parte, era optimista respecto al uso de los carros de combate, ya que creía que podían ser un arma ofensiva devastadora si eran empleados en gran número y de forma adecuada y, al mismo tiempo, ser un activo en la defensa tanto por su impulso moral a la infantería a la que apoyasen como por constituir una defensa móvil de gran eficacia (CANDIL, 1999: 38).

Los dos países que extrajeron las mayores lecciones de la Guerra Civil fueron Alemania y la Unión Soviética. Para los mandos de la *Wehrmacht*, España no sirvió para comprobar sus teorías sobre operaciones independientes de fuerzas mecanizadas, el *Schwerpunkt*, debido al escaso número de carros presentes en el teatro de operaciones (GUDERIAN, 2011: 273). Por tanto, la contienda civil tan sólo sirvió para comprobar el rendimiento táctico de los materiales desplegados (ZALOGA, 1999: 12-13); en este apartado, el carro Panzer I demostró su completa inadecuación como material de combate, algo para lo que, recordémoslo, nunca había sido diseñado. En particular, las principales carencias que se detectaron fueron su escaso blindaje y, sobre todo, potencia de fuego (CABALLERO, 2009: 50). Esto acabaría llevando al desarrollo de los carros medios Panzer III y Panzer IV (CANDIL, 1999: 38) que, paradójicamente, también adolecerían del mismo problema al enfrentarse a los pesadamente acorazados carros británicos Matilda II y franceses B1 y, sobre todo, los KV-1 y T-34 soviéticos. La otra gran lección sobre material terrestre que se extrajo, es que el cañón AT pak 36 de 37 mm era una pieza adecuada para enfrentarse a los carros enemigos (CABALLERO, 2009: 50); si bien esto era cierto en 1939 y contra los carros ligeros soviéticos, demostró ser una lección completamente errónea al enfrentarlo a blindados más pesados. De hecho, el Pak 36 se ganó el sobrenombre de “el que llama a la puerta” por su incapacidad para penetrar blindajes enemigos.

Una lección compartida con muchos otros países fue la necesidad de una infantería de acompañamiento para los carros que fuese capaz de coordinarse adecuadamente con ellos (CANDIL, 1999: 38); en el caso alemán acabaría cristalizando en los granaderos *panzer* (DALEY, 1999b: 36), un equivalente de la moderna infantería acorazada, y que serían integrados en la estructura orgánica de las divisiones acorazadas alemanas.

Por último, lo que sí quedó claro era el gran ascendente moral de los carros de combate sobre la infantería. En defensa, la presencia de los blindados suponía un gran refuerzo del espíritu de lucha de los infantes, mientras que en el ataque la moral del enemigo sufría enormemente al enfrentarse a máquinas que eran inmunes al fuego de fusilería y ametralladoras (GUDERIAN, 2011: 274). Este último punto era compartido por los oficiales soviéticos que prestaron servicio en España (DALEY, 1999b: 36), una de las pocas lecciones positivas que extrajo el régimen de Stalin de su participación en la contienda.

A diferencia de los alemanes, que detectaron la necesidad de un medio de apoyo cercano a la infantería que acabaría cristalizando en la serie de vehículos Stug-III, los soviéticos interpretaron que no había necesidad de este tipo de blindado, sino que los carros podían desempeñar perfectamente ese papel, a pesar de la diferencia de velocidad con la infantería que les acompañaba; por tanto, fue necesario desarrollar vehículos completamente nuevos durante la 2ª Guerra Mundial, la familia de blindados de apoyo SU (DALEY, 1999b: 36).

A la hora de hablar de las lecciones aprendidas por el Ejército Rojo hemos de tener en cuenta el contexto soviético en los años 30; las purgas de Stalin se habían cobrado un alto precio entre la oficialidad, por lo que no existían demasiados incentivos a la innovación táctica. Esto acabó llevando al desmantelamiento de la estructura de las fuerzas blindadas soviéticas (CANDIL, 1999: 38) y el abandono de la teoría de la batalla profunda, doctrina táctica PU-36, desarrollada por el purgado mariscal Tukhaevsky (ZALOGA, 2010b: 17); dicho abandono también estuvo influido por el pobre rendimiento de los BT-5 en Fuentes de Ebro, y limitó el papel de los carros de combate al acompañamiento de infantería, con trágicas consecuencias en las fases iniciales de la Operación Barbarroja.

Por último, también se ignoraron la necesidad de un mayor entrenamiento de las tripulaciones y de mejores equipos de radio que mejorasen las posibilidades de mando y control tanto entre elementos blindados como con la infantería de acompañamiento (ZALOGA, 2010b: 17-18), aunque el último punto estaba muy condicionado por el escaso desarrollo de los equipos de comunicaciones soviéticos. Tampoco se hizo intento alguno por mejorar el entrenamiento de la infantería en tareas de cooperación con los blindados, debido, en gran parte, a que se juzgaba que los problemas que habían aparecido durante la guerra civil española venían derivados de la escasa calidad de la infantería republicana. La invasión alemana se encargó de demostrar que esta asunción era completamente incorrecta.

Tan sólo nos queda ya por comentar la influencia que tuvo el carro de combate en el ejército español de posguerra. En general, la aportación a las doctrinas blindadas del ejército victorioso fueron escasas, condicionadas por los pocos elementos blindados disponibles en 1939. Más interesante resultó el intento de crear un carro de combate moderno que combinase la movilidad del Panzer I con la potencia de fuego del T26, un híbrido de fabricación nacional que se denominó Verdeja y que se vio condicionado por la penosa situación económica de la España de posguerra y el escaso interés de los altos mandos del ejército. A pesar de la construcción de diversos prototipos de los modelos Verdeja-1 y Verdeja-2, la demora en aprobar un proyecto de construcción masiva hizo que en 1945 se cancelase el proyecto, ya que el carro estaba completamente desfasado. El ejército español tuvo que seguir confiando en el puñado de carros Panzer IVH recibidos de Alemania en 1943 hasta la firma de los acuerdos con EE.UU. en 1954, que propiciaron la llegada de los M47 Patton, el primer carro de combate relativamente moderno del ejército español tras la guerra civil. Solamente entonces pudo empezarse a plantearse una teoría sobre la utilización de medios acorazados, pero esa es otra historia.

BIBLIOGRAFÍA

- CABALLERO JURADO, C. (2009). *La Legión Cóndor*. Barcelona: RBA-Osprey.
- CAITI, P. y PIRELLA, A. (1986). "The Role of the Italian Armor in the Spanish Civil War". *ARMOR*, vol. XLV, 3, pp. 40-44.
- CANDIL, A. J. (1999). "Soviet Armor in Spain: Aid Mission to Republicans Tested Doctrine and Equipment". *ARMOR*, vol. CVIII, 2, pp. 31-38.
- CARRUTHERS, B. (ed.) (2013). *Panzers I & II. Germany Light Tanks*. Barnsley: Pen & Sword.
- CATTAROSS, E. (s.f.). "Carristi italiani in Spagna: L'occasione mancata", *It. Cultura Storia Militare Online*. [22 agosto 2018] <<http://www.icsm.it/articoli/ri/spagnacarristiita.html>>
- DALEY, J. L. S. (1999). "The Theory and Practice of Armored Warfare in Spain". *ARMOR*, vol. CVIII, 2, pp. 39-43.
- DALEY, J. L. S. (1999). "Soviet and German Advisors Put Doctrine to the Test: Tanks in the Siege of Madrid". *ARMOR*, vol. CVIII, pp. 33-36.

- DUVAL (1938). *Les leçons de la guerre d'Espagne*. Paris : Librairie Plon.
- GUDERIAN, H. (2011). *Achtung-Panzer!* Barcelona: Tempus.
- JENTZ, T. L. (ed) (1996). *Panzer Truppen* (vol.1), Schiffer Military History, EE.UU.
- MOLINA FRANCO, L. (2005). *El legado de Sigfrido*. Valladolid: AF Editores.
- MOLINA FRANCO, L. (2005). *Panzer I. El inicio de una saga*. Valladolid: AF Editores.
- OÑA FERNÁNDEZ, J. J. (s.f.). "Mas de las Matas, 1938: Un episodio de lucha acorazada en la guerra de España". *Memoria histórica en Mas de las Matas*. [En línea:] <<http://www.cazarabet.com/idea/guerra/tanques.htm>> [16 agosto 2018].
- PERRETT, B. (2010). *Panzer ligeros*. Barcelona: RBA-Osprey.
- [s.n.] (1938). "L'impiego dei carri armati nella guerra civile della Spagna: relazione di un testimone oculare". *Rivista Militare Ticinese*, 5, pp. 121-123.
- THOMAS, P. (2015). *Hitler's Light Panzers at War*. Barnsley: Pen & Sword.
- ZALOGA, S. J. (1999). "Soviet Tank Operations in the Spanish Civil War". *The Journal of Slavic Military Studies*, 12, 3, pp. 134-162.
- ZALOGA, S. J. (2010). *El carro ligero Renault FT*. Barcelona: RBA-Osprey.
- ZALOGA, S. J. (2010). *Spanish Civil War Tanks*. Oxford: Osprey.
- ZALOGA, S. J. (2014). *T-26 Light Tank*. Oxford: Osprey.
- ZALOGA, S. J. (2016). *BT Fast Tank*. Oxford: Osprey.