

EL PENSAMIENTO MILITAR ESPAÑOL SOBRE EL CARRO DE COMBATE (1918-1936)

ALBERTO GUERRERO MARTÍN

Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)

baybars91@gmail.com

RESUMEN: Este trabajo se propone analizar el debate que se dio acerca del uso del carro de combate en España hasta la Guerra Civil, estudiando las opiniones de sus detractores y de los que estaban a favor de este nuevo ingenio bélico. Se verá así el progreso del empleo de los carros en España y si este fue comparable al de naciones como Francia, Gran Bretaña o Alemania. Todo ello servirá para ver hasta qué punto eran conocidas y comprendidas en España las teorías de la mecanización y motorización de los ejércitos, demostrando que en España se estaba al tanto de lo que sucedía en el extranjero, pero dificultades financieras, industriales y geográficas impedían un correcto desarrollo de estas.

PALABRAS CLAVE: pensamiento militar – carro de combate – mecanización – motorización – Ejército español – siglo XX – literatura militar

SPANISH MILITARY THOUGHT ON THE TANK (1918-1936)

ABSTRACT: This work aims to analyze the debate that took place regarding the use of tanks in Spain up to the Civil War, studying the opinions of both its detractors and those in favor of this new war machine. The progress of the use of tanks in Spain and whether it was comparable to that of nations such as France, Great Britain and Germany will be examined. All of this will serve to show to what extent the theories of mechanisation and motorisation of armies were known and understood in Spain, demonstrating that Spain was aware of what was happening abroad, but that financial, industrial and geographical difficulties prevented their correct development.

KEY WORDS: Military thinking – tank – mechanization – motorization – Spanish Army – 20th Century – Military Literature

Alberto Guerrero Martín. Doctor en Historia Contemporánea (UNED) y máster en Pensamiento Estratégico y Seguridad Global (UGR). Es asimismo director de Atenea, revista científica de la Asociación Española de Historia Militar (ASEHISMI).

INTRODUCCIÓN

Cuando los frentes se estabilizaron durante la Gran Guerra, se pasó a una guerra de posiciones en la que las trincheras, las alambradas y las armas automáticas se convirtieron en protagonistas. Se precisaba proteger a la infantería para terminar con las continuas carnicerías en las que se convertían los ataques en el frente occidental. Los precursores de los carros de combate fueron Ernest Swinton en Gran Bretaña y Jean Baptiste Estienne en Francia¹. Ya en 1914 se emplearon vehículos blindados con notable éxito en Bélgica y en Francia. Así, el teniente coronel Swinton propuso construir un vehículo blindado sobre uno de los tractores con orugas estadounidenses *Holt*, que fuese capaz de aplastar los alambres y atravesar las trincheras. Al mismo tiempo, el capitán T. G. Tullloch, gerente de la Compañía de Pólvora Chilworth, también estaba detrás de la construcción de un vehículo blindado con semejantes objetivos, idea que comunicó a Swinton².

En 1915, se fabricó el modelo *Little Willie*, que fue denominado tanque, es decir, cisterna de agua, para evitar que el enemigo descubriese que se estaba desarrollando un nuevo tipo de arma. Sin embargo, estos primeros carros no cumplieron los requisitos deseados, por lo que se desarrolló un nuevo modelo, el *Mother*, un prototipo evaluado en enero de 1916. Este modelo sirvió como punto de partida para el desarrollo del *MK I*, primer carro fabricado en serie, siendo enviado al frente en septiembre de ese año. Los franceses siguieron los pasos de los británicos y desarrollaron carros de asalto que acompañasen a su infantería, como los pesados *Schneider CA-1*, *Saint Chamond* y *Char 2C* (conocido como *FMC 2C*), cuyo armamento principal era un cañón de 75 mm. Además, crearon un carro ligero, el *Renault FT-17*, armado con un cañón de 37 mm o ametralladora de 8 mm (o una de 7 mm en el caso de España). Para los alemanes la aparición del carro de combate resultó una desagradable sorpresa, aunque su impacto no empezó a valorarse con detenimiento hasta mediados de 1917. Solo fabricaron unos pocos, ya que centraron su esfuerzo bélico en la lucha antitanque³. No obstante, se fabricaron algunos carros, como el enorme *Sturmpanzerwagen A7V*, de 30 toneladas, inferior a los carros aliados, además de utilizar los capturados al enemigo. En suma, el Ejército alemán no fue “capaz de desarrollar su carro de combate ni técnica ni tácticamente”⁴. En cuanto

1 Ernesto José PÉREZ, “El tanque: una innovación tecnológica que cambió la guerra” en María GAJATE y Laura GONZÁLEZ (ed.), *Guerra y tecnología. Interacción desde la Antigüedad al Presente*, Madrid: Fundación Ramón Areces, 2017, p. 428.

2 John F. Ch. FULLER, *Tanks in the Great War*, New York: E. P. Dutton and Company, 1920, p. 18.

3 Fernando PUELL, “La guerra con armas de fuego” en Miguel ARTOLA (dir.), *Historia de Europa*, Madrid: Espasa Calpe, 2007, p. 577-578.

4 Ernesto José JEREZ, “El tanque...”, *op. cit.*, p. 431-432.

a Estados Unidos (EE. UU.), el inicio del Cuerpo de Tanques de las Fuerzas Expedicionarias se remonta a junio de 1917, cuando al poco de su llegada a París, el general John J. Pershing leyó un informe de la Misión Militar Americana sobre el uso de los carros de combate por británicos y franceses, que le impactó favorablemente. Debido a ello, ordenó que se estudiaran las tácticas empleadas por sus aliados. Los informes que recibió no eran muy alentadores, ya que se señalaban muchos problemas mecánicos, pero el efecto que estaban alcanzando sobre los alemanes le convenció de que este nuevo ingenio bélico podría ser muy efectivo. Meses después, los estadounidenses crearon su Cuerpo de Tanques⁵.

Los primeros carros de combate hicieron su aparición en los campos de batalla europeos en 1916, durante la ofensiva del Somme. No obstante, habría que esperar hasta 1918 para que el Ejército español se interesara por dotarse de estos nuevos ingenios bélicos⁶. Sin duda, tuvo que influir en esta decisión lo ocurrido en Amiens, Francia, el 8 de agosto de 1918, cuando 420 carros de combate británicos lograron un importante éxito al romper las líneas enemigas, causando más de 30 000 bajas alemanas y avanzando diez kilómetros. Si bien no fue mucho el territorio conquistado, el daño moral causado en el bando alemán fue enorme, lo que llevó al general Erich Ludendorff a decir que fue “el día negro del Ejército alemán”⁷.

La aparición del carro de combate en el frente occidental en 1916 no fue la causa principal de la victoria aliada, ya que existieron otros factores adicionales, como errores tácticos por parte de los alemanes, la entrada de Estados Unidos en la guerra o diversos sucesos políticos⁸. No obstante, muchos militares alemanes sí lo consideraron como un factor determinante, como indicaba el comandante Vicente Montojo al referirse a los combates del verano de 1918. Destacaba las palabras de Ludendorff, quien señaló que “los ataques de tanques en masa y los humos de ocultación fueron nuestros enemigos más peligrosos”. También las palabras del general Hans von Zwehl: “No fue el mariscal Foch el que nos derrotó; fue el general Tanque”⁹.

Para muchos, el blindaje y los motores de explosión se habían impuesto sobre la caballería y la infantería, y junto a la aviación estaban llamados a ser

5 Dale WILSON, *The American Expeditionary Forces Tank Corps in World War I*, Fort Belvoir: Army Military Personal Center, 1988, p. 8-13.

6 Alberto GUERRERO, “El desarrollo del carro de combate hasta la Guerra Civil: mecanización y motorización del ejército” en María GAJATE y Laura González (ed.), *Guerra y tecnología. Interacción desde la Antigüedad al Presente*, Madrid: Fundación Ramón Areces, 2017, p. 455.

7 Raúl J. MARTÍN, “Nacimiento de las fuerzas acorazadas en España”, *Revista de Historia Militar*, n.º Extraordinario 1 (2022), p. 24.

8 Alberto GUERRERO, “La Colección Bibliográfica Militar y el debate sobre la Mecanización y Motorización (1928-1936)”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, 3 (6/2014), p. 178.

9 Vicente MONTOJO, *Ejército moderno*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1930, p. 146-147.

las armas decisivas del porvenir. De este modo, surgieron una serie de visionarios de la guerra futura, como Basil Liddell Hart, Heinz Guderian o J. F. C. Fuller, que defendían el uso de los carros de combate. Sin embargo, fueron unas teorías que suscitaron muchas controversias y que no se comprendieron en su totalidad. Esto condujo a que durante el período de entreguerras se asistiese básicamente a dos concepciones del empleo de los carros de combate. Por un lado, la defendida por británicos y franceses, con las excepciones de Fuller y Charles de Gaulle, tendente a utilizar los carros de combate en pequeños grupos, con misiones de acompañamiento o de apoyo de la infantería. Por su parte, los alemanes, con Guderian a la cabeza, defendían su empleo en masa, “acompañados de sus propios fusileros y artillería”¹⁰.

En 1919, el Ejército español aprobó la compra de un carro ligero *Renault* francés. Tras las pruebas pertinentes, se decidió por la compra de diez carros de este famoso modelo y uno de mando¹¹. Entre 1921 y 1922, se compraron otros modelos, como los *Schneider CA-1* y *Saint Chamond M-21*. Sin embargo, no fue hasta el mes de septiembre de 1923 cuando la Maestranza de Artillería de Sevilla recibió siete *Schneider CA-1*. Los carros de asalto llegaron a Madrid en diciembre de 1921, y fue entre ese momento y su despliegue en Marruecos en marzo de 1922 que se creó la Compañía de Carros Ligeros de Asalto, dependiente de la 3.^a Sección (Infantería) de la Escuela Central de Tiro. Esta unidad estuvo dirigida por el entonces capitán Vicente Valero Bernabé¹². Durante la década de los veinte se proyectó la fabricación de un carro nacional, por lo que se encargó al entonces capitán de Artillería Carlos Ruiz de Toledo que recopilase las principales novedades de los modelos entonces existentes. Así, en 1926 se fabricó el primer carro de combate español, el *Trubia*, del que se fabricaron un total de cuatro unidades¹³. Durante la dictadura de Primo de Rivera se proyectó un grupo de carros de combate que no pasó del papel debido a los muchos recelos existentes en cuanto al empleo de este nuevo ingenio bélico¹⁴. No obstante, también tuvo que ver el final del conflicto en Marruecos y la falta de capacidad industrial. La situación del arma acorazada española fue siempre precaria, por lo que al comienzo de la Guerra Civil solo se contaba con diez *Renault*, seis *Trubia* y cuatro *Schneider*¹⁵.

10 Javier MAZARRASA y Francisco J. AGUILAR, *Vehículos blindados del Ejército español*, Madrid: San Martín, p. 3.

11 José Vicente HERRERO, *The Spanish Military and Warfare from 1899 to the Civil War*, Cham: Palgrave Macmillan, 2017, p. 266-267.

12 Fernando FACENDA, “100 años de las unidades acorazadas españolas”, *Memorial de Artillería*, 93 (2022), p. 120.

13 Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros de combate*, Toledo: Rodríguez y Comp.^a, 1933, p. 526-528.

14 Fernando PUELL, *Historia del Ejército en España*, Madrid: Alianza Editorial, p. 179-180.

15 Alberto GUERRERO, “El desarrollo del carro...”, *op. cit.*, p. 462.

Fue en la guerra de Marruecos donde se tuvo la primera experiencia de combate con carros, aunque su empleo fue diverso y llevaron una vida bastante precaria¹⁶. La primera acción de carros de combate fue el 14 de marzo de 1922 y estuvo protagonizada por los *Schneider* de la Batería de Carros de Artillería¹⁷. El 18 de marzo en la zona de Drius se perdieron dos carros en los combates de Ambar y Tuguntz, quedando claro que no estaban listos para su empleo¹⁸. De estos primeros combates, Franco dejó sus impresiones en su *Diario de una bandera*, donde enumeró una serie de soluciones para evitar en el futuro problemas en su empleo, como el uso de dobles ametralladoras o mejorar la instrucción de las tripulaciones¹⁹. En ningún momento, se mostró contrario al uso de los carros de combate, sino todo lo contrario. Con el paso del tiempo, las unidades de carros mejoraron en instrucción y tuvieron un mejor papel. El hito más importante lo representó su participación en el desembarco de Alhucemas de 1925.

Tradicionalmente, los estudios sobre carros de combate se han centrado casi exclusivamente en aspectos técnicos y de material, prestando escasa atención a las opiniones de los militares españoles respecto a la introducción del carro de combate. Las excepciones a esta tendencia están representadas por historiadores militares como Alberto Guerrero y José Vicente Herrero, que han sido fundamentales para este trabajo. Para remediar esta carencia y ampliar lo establecido por estos dos autores, las fuentes principales de este estudio serán la bibliografía existente sobre carros de combate en la década de los veinte y treinta en España²⁰. Serán fundamentales en este sentido los libros del teniente Enrique García Albors, así como la amplia historiografía sobre carros en el período de entreguerras. También serán de utilidad las revistas profesionales del momento. Con estos mimbres, se pretende demostrar que los militares españoles estaban al tanto de las teorías más innovadoras en cuanto al empleo del carro de combate, si bien no eran del todo comprendidas, como ocurría en otros países. Además, se busca responder a la siguiente pregunta: ¿hubo un pensamiento militar oficial español sobre la mecanización antes de la Guerra Civil?

En cuanto a la división del trabajo, en primer lugar, se analizará el pensamiento militar sobre esta nueva arma en naciones como Francia, Gran Bretaña y Alemania con el objetivo de comprender cómo pudo haber influido en España. Seguidamente, se explorarán las actitudes de los militares españoles

16 Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 531-532.

17 José Vicente HERRERO, *The Spanish Military...*, *op. cit.*, p. 269.

18 Archivo General Militar de Madrid [AGMM], legajo 293, carpeta 6, Material de Artillería.

19 Francisco FRANCO, *Diario de una bandera*, Madrid: Doncel, 1976, p. 103-104.

20 Véase también: Carlos RUIZ DE TOLEDO, "La industria automóvil en España. Movilización industrial a favor de la fabricación de automóviles", *Memorial de Artillería*, Serie IX, Tomo I (1928) y "El problema del carro de combate", *Memorial de Artillería*, Serie IX, Tomo I, 1929; Ladislao UREÑA, "Motorización, mecanización", *Memorial de Ingenieros*, 1929.

sobre los carros de combate, examinando tanto los argumentos a favor como en contra.

EL PENSAMIENTO MILITAR EXTRANJERO SOBRE EL CARRO DE COMBATE Y SU INFLUENCIA EN ESPAÑA

EL PENSAMIENTO FRANCÉS

Si se comienza por Francia es por varias razones. La primera es que al ser el país vencedor en la Gran Guerra era el espejo en el que se solían mirar los militares españoles²¹. Por otro lado, era el país que mayor experiencia tenía en cuanto a la utilización de carros de combate, a pesar de que su desarrollo y gestación fueron simultáneos en Francia e Inglaterra. Pero fue en “el primer país donde en mayor número se construyeron y emplearon, sobre todo en material ligero”²².

El carro *Renault* tuvo éxito tras su aparición en la Gran Guerra y su función de acompañamiento de la infantería perduró durante el período de entreguerras, aunque se era consciente de que el carro de combate podía “aspirar a algo más que acompañar a la infantería”. Otra cosa fue el empleo de carros pesados, para los que se utilizó los carros medios *Schneider* y *Saint Chamond*, que no tuvieron tanto éxito por una serie de razones como: “franqueamiento insuficiente, poca visualidad y protección, y extrema pesadez para su tamaño no muy grande, lo que hacía arriesgada su permanencia en las zonas del fuego de la infantería y de la artillería de apoyo directo”. En suma, las teorías francesas se orientaban hacia dos tipos de carros de combate. Por un lado, estaban los ligeros, cuya misión era acompañar a la infantería. Por otro, los pesados, “para hendir el dispositivo enemigo muy profundamente”²³. Otra cuestión era su utilización en las colonias, como podría ser el caso de su zona en Marruecos, que podía servir de ejemplo para el Ejército español. En este particular, García Albors indicaba cómo era un asunto que los propios franceses reconocían tener bastante descuidado²⁴. Se apoyaba para ello en un artículo del capitán francés Parré titulado “La evolución del carro en Inglaterra y Francia”, que apareció en mayo de 1928 en la *Revue d'Infanterie*²⁵.

21 Véase también Michael ALPERT, *La reforma militar de Azaña*, Granada: Comares, 2008 y Alberto GUERRERO, *Análisis y trascendencia de la Colección Bibliográfica Militar (1928-1936)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2019.

22 Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 437.

23 *Ibidem*, p. 438-439.

24 Los franceses también utilizaron carros de combate ligeros en sus campañas del Rif, pero debido a las dificultades del terreno y a que los rifeños carecían de material antitanque, fueron empleados de forma bastante fragmentaria. José Vicente HERRERO, *The Spanish Military...*, *op. cit.*, p. 271.

25 Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 440.

En mayo de 1924, apareció en la sesuda *La Guerra y su Preparación* un artículo sobre el Ejército francés titulado “El empleo táctico de los elementos automóviles”²⁶, escrito por el entonces agregado militar en Francia, comandante Juan Seguí. En el mismo destacaba la importancia del carro de combate ligero, indicando que su valía en combate radicaba en “la protección que su blindaje presta a todos los órganos esenciales y a su tripulación”. Pero también señalaba que el carro de combate —al que denominaba “antídoto por excelencia de la ametralladora” y al que no negaba eficiencia en ciertos casos— presentaba una serie de dificultades en su empleo²⁷. Estos problemas percibidos por Seguí en los carros empleados durante la Gran Guerra son un ejemplo de las muchas reticencias que había en el período de entreguerras a su uso entre los oficiales españoles y de otros ejércitos. Las dificultades encontradas por Seguí a los carros ligeros eran que solo resultaban invulnerables a las balas de fusil y de ametralladora, pero no a la variada artillería, cuyo tiro directo era especialmente mortífero. Además, en esos momentos todos los países disponían de armas antitanques, por lo que el papel de los carros era más problemático aún²⁸.

Si bien Seguí tenía varias reservas con respecto a los carros ligeros, estas no representaban obstáculos insalvables. Una de las soluciones que propuso fue el aumento de la coraza. Justo lo que sucedió, ya que los carros fueron ganando en tamaño y potencia de fuego conforme se fue avanzando en el tiempo. Indicaba que por aquel entonces se hablaba de carros de hasta 600 toneladas, “verdaderos acorazados terrestres con protección de 220 mm para poder desafiar a las piezas corrientes de campaña”²⁹. No indicaba, sin embargo, quién o qué países defendían unos carros de tales dimensiones, aunque también podía ser una errata, una exageración del propio autor o una estimación sin base real para atraer la atención de los lectores. En cualquier caso, señalaba que se tenía que desconfiar “del buen éxito de semejantes moles acorazadas”. También apuntaba que la “actuación de los carros no es resolutive en sí, lo mismo que sucede con la artillería, y que precisa que la infantería avance con oportunidad tras aquellos, y, es más, los guíe en su marcha y les señale sus objetivos”³⁰.

Uno de los más importantes problemas que veía a la utilización de los carros de combate era el económico, algo de los que muchos tratadistas militares españoles también hablaron y que, para un país como España, con una industria poco desarrollada, era una cuestión muy a tener en cuenta. Seguí manifestaba

26 Publicación mensual del Ministerio del Ejército, editada por la Dirección General de Preparación en Campaña entre 1916 y 1936. A partir de 1932 comenzó a llamarse *Revista de Estudios Militares*.

27 Juan SEGUÍ, “El empleo táctico de los elementos automóviles”, *La Guerra y su Preparación*, 5 (1924), p. 546.

28 *Ibidem*, p. 546-547.

29 *Ibidem*, p. 547.

30 *Ibidem*, p. 547.

que “el material de carros de combate resulta muy oneroso”, señalando que el material que en aquellos momentos disponía el Ejército francés tenía un valor de más de 500 millones de francos. Y concluía que venían “a constituir un arma costosa y de empleo eventual; pero el vivo recuerdo que se conserva de los efectos abrumadores del fuego lleva a aferrarse a la idea de los blindajes, aunque las perspectivas de su empleo no sean muy halagüeñas”³¹.

Esta era la opinión de un militar español sobre los carros, pero ¿qué se pensaba en Francia? Si seguimos con el mismo número de *La Guerra y su Preparación* de mayo de 1924 nos encontramos con un informe de la Comisión Parlamentaria del Ejército relativo a la Infantería que indicaba lo siguiente:

“En todos los ejércitos se estudian y realizan armas anticarro, lo que limitará más las posibilidades de los carros. Recomendables en su forma más ligera, en campañas en las que el enemigo disponga de poca artillería y de material anticarro, abrigamos en cambio dudas acerca de su eficacia en terreno montañoso y contra ejércitos regulares, abundantemente provistos de piezas de tiro rápido. Empeñarse en esa orientación en gran escala, es correr hacia enormes dispendios: el material actual en Francia importa más de 500 millones de francos. Y si los blindajes y la potencia de los motores ha de ir aumentando en relación a las armas anticarro, pronto se llegará a armas fabulosas, pues uno solo de los nuevos carros pesados vale hoy más de millón y medio de francos.

Repetimos, pues: concebimos la acción de un ligero vehículo blindado que opere con la caballería en regiones de poca densidad artillera o, por la misma razón, en guerra colonial, pero no se presenta clara su acción después del contacto y ante sistemas de artillería de todos los calibres, llevada, como sucede con la de acompañamiento, hasta la misma línea de combate de la infantería”³².

Es interesante destacar que previamente a la transcripción de lo dicho por la Comisión Parlamentaria del Ejército, los comentaristas de *La Guerra y su Preparación* señalaban, refiriéndose a lo ocurrido en Francia, que en la segunda parte de este informe se indicaba que los carros no formaban “arma aparte, sino

31 *Ibidem*, p. 548.

32 *Ibidem*, p. 556-557.

que son parte integrante de la infantería, ya que su modo de combatir es en enlace íntimo con los infantes, viniendo a ser el principal medio de que estos disponen para librarse de las ametralladoras enemigas”. Además, se reconocía la necesidad de su empleo en masa, ya que “no pueden estar adscritos a las divisiones, debiendo figurar tan solo en las reservas generales. Aunque destinados a la infantería, no siempre podrán acompañarlas. Su empleo seguirá siendo fortuito”³³.

En cuanto a la opinión de los parlamentarios franceses, García Albors manifestaba que corroboraba “la falta que en Francia se nota de un vehículo apto para realizar misiones independientes y de ser aprovechado en las numerosas colonias que posee”. Además de recalcar la diferencia de opiniones entre los militares y los miembros de la comisión parlamentaria³⁴.

No se entrará a hablar de los reglamentos franceses ni a detallar el material con el que contaban, porque se escaparía a los límites de este trabajo y al objetivo del mismo. Lo que no hay que olvidar, como se dijo anteriormente, es que tras la Gran Guerra las ideas sobre carros en Francia se dividieron en dos tendencias opuestas: la de los carros ligeros y los pesados. En este sentido, García Albors recogía algunas opiniones extranjeras sobre el uso de los carros de Francia. Una de ellas era la del mayor austriaco Heigl, quien, en su obra *Manual de tanques*, publicada en 1933, destacaba que “no había nada tan difícil como penetrar en el secreto con que en Francia se envuelve todo lo relativo a los carros”. Según Heigl, se había llegado a tal situación que no se había “publicado todavía la descripción oficial de un modelo de carro tan universalmente conocido como el *Renault*”³⁵.

Como bien indica Alpert, el pensamiento militar francés, derivado de sus experiencias durante la Gran Guerra, continuó creyendo en las bondades del fuego defensivo frente a la ofensiva, mediatizados también por las terribles bajas sufridas durante la contienda³⁶. La doctrina para el uso de los carros de combate se basaba en su empleo como acompañamiento de la infantería y a no emplearlos de manera independiente. Existía una fuerte oposición de ciertos sectores, la caballería principalmente, a todo progreso técnico por considerarlo contrario “al verdadero espíritu militar y veía el cientifismo como una embestida bolchevique a los valores civilizados de Occidente”.

³³ *Ibidem*, p. 556.

³⁴ *Ibidem*, p. 441.

³⁵ *Ibidem*, p. 455.

³⁶ Michael ALPERT, *La reforma...*, op. cit., p. 36.

Lo acontecido en la Gran Guerra convenció a los dirigentes franceses y a sus militares de que el moderno poder de fuego haría que las ofensivas fuesen muy costosas en hombres y en material, por lo que había que centrarse en las operaciones defensivas y en las fortificaciones, algo por lo que abogaba el más célebre de los militares franceses, el mariscal Pétain. Barry E. POSEN, *The Sources of Military Doctrine*, London: Cornell University Press, 1984, p. 109.

Quizá fuesen opiniones muy exageradas, pero eran un reflejo del sentir de un importante número de militares franceses y de, como se verá más adelante, militares españoles. Las futuristas y avanzadas teorías de Fuller y Liddell Hart evidentemente eran conocidas en Francia y también en España gracias a las numerosas publicaciones militares, pero parecían no ser bien entendidas ni en Francia ni en España. De ahí que Alpert señalase que las avanzadas ideas de coronel Charles de Gaulle en su obra *Vers l'Armée de métier* (1934) no fuesen comprendidas en una Francia en la que los máximos dirigentes militares del momento³⁷, Pétain y Weygand, eran los mismos que habían ganado la Gran Guerra y que mantenían las mismas ideas que llevaron a esa victoria, pero que ya se habían quedado anticuadas³⁸.

El sistema de seguridad que la Francia de la posguerra estableció se basaba en protegerse sobre todo de la amenaza que representaba Alemania, si bien su aparato militar había quedado en teoría muy debilitado por el Tratado de Versalles. Su doctrina se elaboró bajo la expectativa de un resurgir del poderío militar e industrial alemán, identificado como la principal amenaza para la seguridad del país³⁹. El resultado fue una estrategia defensiva basada en fortificaciones como la Línea Maginot y en un ejército formado por reclutas de corta duración y, por ello, no lo suficientemente bien entrenados⁴⁰. Se elaboró una doctrina que se centraba básicamente en la defensa, la potencia de fuego y la denominada “batalla metódica”⁴¹. Dentro de esta doctrina el papel del carro de combate era el de acompañamiento de la infantería, pero no el de su sustituto. Esto no quiere decir que Francia no realizase considerables esfuerzos en el desarrollo de carros de combate. De hecho, en 1940 su parque de carros de combate era superior al alemán, siendo algunos mejores

37 De Gaulle fue uno de los visionarios del empleo del carro de combate en la Francia de entreguerras. En 1934 ya defendía la creación de un ejército profesional con un fuerte componente blindado que completase al modelo de nación en armas en el que se basaba el Ejército francés. Sin embargo, sus ideas fueron criticadas y atacadas tanto por los altos estamentos civiles como por los militares, por lo que no se formaron divisiones acorazadas hasta enero de 1940. David E. JOHNSON, *Fast tanks and heavy bombers. Innovation in the U. S. Army 1917-1945*, New York, Cornell University Press, 1998, p. 3.

38 Michael ALPERT, *La reforma...*, op. cit., p. 36.

La frase de Pétain, “el fuego mata” era el lema de un ejército cuya doctrina se había quedado anclada en la Gran Guerra. Briand BAND y Martin ALEXANDER, “Liddell Hart y De Gaulle: las doctrinas del riesgo limitado y de la defensa móvil” en Peter PARET (coord.), *Creadores de la estrategia moderna. Desde Maquiavelo a la era nuclear*, Madrid: Ministerio de Defensa, 1992.

39 Barry E. POSEN, *The Sources...*, op. cit., p. 105.

40 El periodo de servicio se vio reducido de dieciocho meses en 1924 a doce en 1928, permaneciendo así hasta 1935. Barry E. POSEN, *The Sources...*, op. cit., p. 108.

41 La batalla metódica fue parte fundamental de la doctrina francesa después de la Gran Guerra. David E. Johnson recoge las palabras escritas por Eugenia C. Kiesling en *Arming against Hitler: France and the Limits of Military Planning* (1996), quien señalaba que “resolvió la tensión entre la superioridad táctica manifiesta de la potencia de fuego defensiva y el imperativo de que el Ejército francés debía estar preparado para emprender operaciones ofensivas”. David E. JOHNSON, *Fast tanks...*, op. cit., p. 3.

que los alemanes, como el *Char B1bis*. No obstante, la doctrina para su empleo no era la adecuada⁴².

EL PENSAMIENTO ALEMÁN

El Tratado de Versalles impuso unas serias limitaciones al Ejército alemán, que quedó reducido a uno profesional de 100 000 hombres y con la “imposibilidad de construir gran parte del material necesario en todo ejército moderno”. Sin embargo, sin disimular su admiración, García Albors indicaba que eso no había sido impedimento para que lograsen, “con una tenacidad y un espíritu admirables, sacar el mayor partido de los escasos medios de que disponen”⁴³. El principal responsable de reconstruir este ejército fue el general Hans von Seeckt, jefe del Ejército de Tierra⁴⁴.

Como es lógico, surge la pregunta de cómo se valían los alemanes para entrenarse con un material que les estaba prohibido usar⁴⁵. Si se acude a la obra *El moderno ejército alemán* del comandante del Estado Mayor Central (EMC) Luis de la Gándara, quien también había estado agregado al Regimiento de Infantería prusiano n.º 29, se obtendrá la respuesta. Esta obra se publicó en 1927, aunque durante 1925 y 1926 se había editado también en varias partes en *La Guerra y su Preparación*. En el libro De la Gándara apuntaba que la instrucción y preparación militar propias del Ejército alemán no se atenían al Tratado de Versalles, sino al *Führung und Gefecht der verbundenen Waffen*⁴⁶. Es decir, se amoldaba “a las necesidades de un ejército lleno de trabas”⁴⁷. Para responder a la pregunta hecha anteriormente citaba una circular del general Von Seeckt del 1 de septiembre de 1921:

“Únicamente manteniendo vivo el recuerdo de los elementos de combate que nos han sido suprimidos, como la aviación, la artillería pesada, los carros de asalto, etc., podremos encontrar, aunque de ellos carezcamos, los caminos y los

⁴² *Ibidem*, p. 3

⁴³ Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 471.

⁴⁴ Para un detallado estudio de las reformas militares alemanas del periodo de entreguerras véase James S. CORUM, *The roots of Blitzkrieg. Hans von Seeckt and German Military Reform*, Lawrence, Kansas: University Press of Kansas, 1992.

⁴⁵ Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 472.

⁴⁶ Reglamento de campaña del Ejército alemán de 1921, en el que en su prólogo se indicaba que tomaba como base “los efectivos, los armamentos y el material de una gran potencia y no únicamente los del ejército de cien mil hombres organizados en virtud del tratado de paz”. Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 473.

⁴⁷ Luis DE LA GÁNDARA, *El moderno ejército alemán*, Madrid: Talleres del Depósito de la Guerra, 1927, p. 171.

medios que nos permitan sostener el combate contra un enemigo que se halle provisto de moderno armamento.

En tal concepto, en los ejercicios de doble acción deberá frecuentemente organizarse uno de los partidos sin los modernos elementos de combate, suponiendo el otro en posesión de ellos”⁴⁸.

Para lograrlo, se había creado “un ejército imaginario”⁴⁹. Ejemplo de la eficacia de los métodos alemanes es un artículo publicado en septiembre de 1928 en *La Guerra y su Preparación*. Su autor era el a la sazón teniente coronel Juan Luis Beigbeder, agregado militar en Berlín, y se titulaba “Un ejercicio de combate de la infantería alemana ante el general Franco”. Como relataba Beigbeder, el entonces general de brigada Franco, director de la Academia General Militar (AGM) de Zaragoza, había visitado la Academia General Militar de Dresde y en Berlín tuvo la oportunidad de contemplar un ejercicio de la infantería alemana, donde pudo observar junto a Beigbeder un ataque de carros de combate. Como es lógico, eran fingidos, pues en sustitución de estos empleaban “automóviles ligeros con un caparazón de palastro, cuya silueta imitaba al carro *Renault*”. Para Beigbeder fue toda una “lección de moral”, pues pudo observar que los alemanes no habían perdido su “fe en el porvenir” y sin apenas material se ejercitaban “con cañones de madera y tanques de hojalata pintada”⁵⁰.

La admiración de Beigbeder por la forma de trabajar de los alemanes, a pesar de carecer de los medios necesarios, volvió a quedar patente dos años después en otro artículo aparecido en *La Guerra y su Preparación* bajo el título de “Las maniobras de Franconia”. En estos ejercicios había dos bandos, el rojo y el azul. El bando azul comprendía seis divisiones, pero solo una tenía sus efectivos completos. Las otras eran supuestas o se señalaban con banderolas. El bando azul disponía de cuatro divisiones, pero solo una con efectivos completos, estando el resto como las del bando rojo. Señalaba Beigbeder que los alemanes habían hecho:

“De la necesidad virtud, y han ideado todo este rompecabezas para poder hacer una gran maniobra de ejércitos. Un ejemplo más de que la falta de elementos y dinero no es excusa para no trabajar. La buena voluntad suple muchas cosas en este Ejército, modelo de virtudes militares que,

⁴⁸ *Ibidem*, p. 171-72.

⁴⁹ Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 472.

⁵⁰ Juan BEIGBEDER, “Un ejercicio de combate de la infantería alemana ante el general Franco”, *La Guerra y su Preparación*, 1928, p. 265.

con patriotismo ejemplar, maniobra con cañones de madera y tanques de hojalata pintada”⁵¹.

García Albors defendía la necesidad de seguir el ejemplo de esta nación y de aprovecharse de las experiencias foráneas “para no malgastar el tiempo y el dinero en ensayos y probaturas sobre materiales o procedimientos de combate de sobra ensayados en otros países, si bien adaptándolos a nuestro territorio y necesidades”. Lo que García Albors defendía, y no sin razón, era que había que mirar hacia el futuro y adaptarse a las posibilidades que España tenía en ese momento, que no eran muchas⁵².

Estas imitaciones sobre ruedas servirían en parte para el desarrollo del carro de combate en Alemania. Sobre estos ejercicios el general Guderian –principal defensor del arma blindada en Alemania y uno de los visionarios del momento– dejó escritas las siguientes palabras en su célebre *Achtung-Panzer*!:

“¡Qué modestos nos habíamos vuelto en aquel entonces! Nos sentimos particularmente orgullosos cuando conseguíamos que la torre de hojalata de nuestros tanques girara y cuando logramos imitar el fuego de las ametralladoras con una pequeña máquina de cartuchos. Indescribable la alegría cuando nos funcionó la olla de niebla”⁵³.

Los alemanes desarrollaron una doctrina que enfatizaba la ofensiva y la maniobra, contraria a la estrategia defensiva y de batalla metódica de los franceses o a la británica, tendente a la guerra prolongada de desgaste. El carro de combate desempeñaría un papel fundamental en la nueva doctrina alemana, a pesar de la prohibición de su uso en el Tratado de Versalles. Estudiaron con denuedo lo experimentado por otros países en materia de carros de combate, centrándose sobre todo en las experiencias británicas. Además, entrenaron secretamente sus fuerzas acorazadas en Kazán, en la Unión Soviética, saltándose lo dispuesto por el Tratado de Versalles. Allí se probaron equipos y se realizaron múltiples ejercicios, además de servir de entrenamiento para un importante número de oficiales⁵⁴.

Según García Albors, en cuanto a la doctrina en empleo de carros de combate, el Reglamento de Campaña alemán coincidía con las normas francesas. Algunos de sus preceptos fueron acertadamente resumidos en su libro. Lo importante es que se buscaba “su empleo en masa y en frentes anchos y en el sitio donde se busque la decisión, empleándolos siempre por sorpresa y enmasca-

51 Juan BEIGBEDER, “Las maniobras de Franconia”, *La Guerra y su Preparación*, 1930, p. 435.

52 Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 530.

53 Heinz GUDERIAN, *Achtung Panzer*, Barcelona: Tempus, 2011, p. 166.

54 David E. JOHNSON, *Fast tanks...*, *op. cit.*, p. 9-10.

rando su entrada en acción con artificios fumígenos”. Respecto a la guerra de movimiento, se indicaba que los carros ligeros podían “cooperar activamente con las otras armas, acudiendo a tiempo a los puntos decisivos”. Sin embargo, los carros pesados no eran adecuados para estas tareas⁵⁵. Si bien es cierto que la organización de los carros de combate estuvo en un primer momento ligada a las experiencias francesas en la Gran Guerra, es decir, al apoyo de la infantería, esto cambió con el tiempo. Tras ver lo experimentado por las maniobras británicas con fuerzas acorazadas, la concepción se modificó. Así, se publicó una directiva en 1926 en la que se señalaba que los carros se “podían separar de la infantería de avance lento” y que sería más acertado emplearlos “en conjunción con las tropas móviles o en unidades independientes”⁵⁶.

Como sucedió en otros países, también el carro de combate contó con detractores en Alemania y militares como Guderian se tuvieron que enfrentar a viejas inercias y a la incompreensión de algunos de sus superiores. Ya en 1929 se había dado cuenta de que “los carros de combate nunca alcanzarían decisiva importancia actuando solamente en enlace con la Infantería”. Los profundos estudios que había realizado le habían hecho ver que solo se podría sacar el máximo rendimiento de los carros “cuando las otras armas, de las que hasta ahora habían sido conceptuadas como auxiliares, fueran usadas con igual denominador que ellos, en cuanto a rapidez y movilidad sobre el terreno”. Es decir, la combinación de las armas, que ya había sido un punto esencial de las reformas de Von Seeckt y en la que los carros debían ser el arma fundamental. Además, se negaba a introducirlos en las divisiones de infantería y propuso la organización de divisiones de carros de combate, “en las cuales estuvieran incluidas todas las armas de que tuvieran necesidad los carros para la eficacia en combate”⁵⁷.

Sin embargo, sus ideas encontraron oposiciones, como las del general Otto von Stülpenagel, inspector de las tropas de Comunicaciones, quien en 1929 prohibió el empleo “teórico de los carros de combate más allá de la unidad de regimiento”, por considerar que las divisiones acorazadas no eran más que una utopía. Escéptico también fue el general Joachim Stülpenagel, que en 1931 dijo a Guderian que era “demasiado impetuoso” y que “nunca veremos rodar los carros de combate alemanes”⁵⁸. El tiempo demostraría lo acertado de sus teorías⁵⁹.

⁵⁵ Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 475-476.

⁵⁶ Michael GEYER, “La estrategia alemana en la era de la guerra mecanizada” en Peter PARET (coord.), *Creadores...*, *op. cit.*, p. 571-572.

⁵⁷ Heinz GUDERIAN, *Recuerdos de un soldado*, Barcelona: Inédita, 2008, p. 24.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 24-26.

⁵⁹ Tras la Segunda Guerra Mundial, Guderian se proclamó como el padre del desarrollo del arma *Panzer* alemana. Sin embargo, esto no fue así, ya que la fundación de las fuerzas mecanizadas del *Reichswehr* se hizo sobre los trabajos de Ernst Volckheim, el primer teórico del arma acorazada en Alemania. Ian ONA JOHNSON, “Ernst Volckheim, Heinz Guderian, and the Origins of German Armored Doctrine”, *The Journal of Military History*, 87 (1/2023), p. 145.

EL PENSAMIENTO BRITÁNICO

En cuanto al estudio y desarrollo de los carros de combate, Gran Bretaña seguía a Francia, superándola en algunos aspectos, sobre todo en la experimentación de modelos nuevos y “en la audacia de algunas teorías para su empleo”. Al igual que sucedió en Francia, al acabar la Gran Guerra poseía dos tipos de carros. No obstante, no entraba en sus planes que fuesen usados como acompañamiento de la infantería. Existía un modelo de 35 toneladas para ser empleado contra posiciones fuertemente defendidas y otro de 20 “destinado a las operaciones de caballería y a las realizadas en terreno libre”. Sin embargo, en el período de entreguerras fijaron su atención en los carros medios, lanzándose a construir los modelos tipo *Vickers*⁶⁰.

Lo interesante es ver cómo empleaban sus carros. García Albors dejaba unas apreciaciones muy sugestivas en este sentido. En primer lugar, indicaba que los ingleses “repugnaban” los carros ligeros de acompañamiento de infantería, a diferencia de los franceses y sus imitadores españoles. Los carros combatían para que “la infantería corone la obra, pero su combate no se confunde con el de ella, como sucede con el método francés”. En los planes británicos los carros de combate atacaban en olas sucesivas, precediendo a la infantería. Su papel era exclusivamente ofensivo, seguido de la infantería. Para este autor estas ideas podían estar debidas a la escasez de infantería que entonces sufrían⁶¹.

La limitación al desarrollo de unidades acorazadas en el Ejército británico se explica en parte porque en sus colonias tenía poco sentido el empleo de estas formaciones. Además, había un alto grado de conservadurismo en su seno, como pasaba en otros ejércitos, lo que era un potente freno para las ideas más innovadoras. Sin embargo, entre 1926 y 1934 se llevaron a cabo importantes experimentos en el campo de la guerra acorazada. Es más, en 1923 se había creado el Real Cuerpo de Tanques, pero a pesar de esto, fue una ardua lucha la que se tuvo que dar para poder demostrar la valía de los carros de combate frente a un ejército tan conservador centrado en las armas tradicionales, como la infantería, la artillería y la caballería. Hubo que esperar a 1934 para que se autorizase la creación de una brigada de carros permanente⁶².

Tanto en Gran Bretaña como en Francia, y por extensión en otros países europeos, entre ellos España, existió una corriente inmovilista y otra progresista en cuanto a la mecanización de los ejércitos. No obstante, estos inmovilistas pueden ser considerados también como “progresistas moderados”, ya que no negaban a los carros de combate un papel fundamental en la guerra

60 Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 484-488.

61 *Ibidem*, p. 502-504.

62 David E. JOHNSON, *Fast tank...*, *op. cit.*, p. 4-5.

del porvenir, pero tampoco olvidaban los problemas que estas armas tenían, entre otros, “¿qué papel desempeñarían las unidades acorazadas en el conjunto de la organización militar dada la escasez de fondos y equipos disponibles y las tradicionales rivalidades entre las distintas armas?”⁶³.

La década de los 20 presenció la aparición de una serie de visionarios sobre la guerra mecanizada, entre los que destacó el coronel J. F. C. Fuller, quien tuvo como colaborador a Basil Liddell Hart, más joven y con menor experiencia militar. Sin embargo, había diferencias notables entre ambos. Fuller era más “dinámico y agresivo” en sus planteamientos y Liddell Hart más “equilibrado”. Además, este último, aunque daba gran importancia al carro de combate, también era consciente del papel de la infantería como “parte integral de la fuerza mecanizada”, a diferencia de Fuller, que la relegaba a un papel meramente secundario. Pero tampoco sería correcto asociar a Fuller con la idea de ejércitos enteramente mecanizados con una infantería jugando un papel subordinado. En realidad, sus planteamientos se basaban en que la guerra futura estaría dominada por ejércitos pequeños y profesionales y “contribuyó a crear la imagen de que la batalla terrestre entre fuerzas mecanizadas sería análoga a las operaciones navales”⁶⁴.

EL PENSAMIENTO MILITAR ESPAÑOL SOBRE EL CARRO DE COMBATE HASTA LA GUERRA CIVIL

La motorización y mecanización de los ejércitos generaba un amplio debate tanto en España como en el extranjero, y se centraba sobre todo en el carro de combate, ingenio bélico que más controversias suscitaba. Ya se ha señalado anteriormente que fue un arma importante para la victoria aliada durante la Gran Guerra, pero eso no fue impedimento para que tuviese muchos detractores dotados de cortas miras y anclados a viejas y caducas teorías. Además, había una serie de factores en España que dificultaban el desarrollo del arma acorazada. Por un lado, estaba la particular geografía española, con un importante número de cadenas montañosas que complicaban su uso. Como se verá más adelante, esta será una de las principales objeciones de los contrarios al carro de combate. Además, el escaso desarrollo industrial del país imposibilitaba una mecanización y motorización efectivas⁶⁵. Los militares españoles vertieron sus opiniones en revistas profesionales como *La Guerra y su Preparación* o en los *Memoriales* de las diversas armas. También en periódicos militares, como *La Correspondencia Militar*. Además, como es lógico, en la amplia literatura mili-

63 Briand BAND y Martin ALEXANDER, “Liddell Hart y De Gaulle...”, *op. cit.*, p. 617.

64 *Ibidem*, p. 618.

65 Alberto GUERRERO, “La Colección Bibliográfica Militar...”, *op. cit.*, p. 175.

tar del periodo, destacando en este sentido la Colección Bibliográfica Militar (CBM) de Vicente Rojo y Emilio Alamán, donde se recogieron las obras más importantes escritas en España sobre carros de combate, motorización y mecanización o el papel de la caballería, entre otras⁶⁶.

La CBM fue una aventura editorial surgida en 1928 merced al buen hacer de los entonces capitanes y profesores en la Academia de Infantería (AI) Vicente Rojo y Emilio Alamán. Fue una colección mensual de obras profesionales que se dilató hasta julio de 1936, cuando el estallido de la Guerra Civil dio fin a la que fue una de las iniciativas culturales más importantes en el seno del Ejército. Contó con un importante número de autores especializados en los diversos temas de la profesión militar. También disfrutó de la colaboración de importantes firmas extranjeras, como los mariscales Philippe Pétain y Enrico Caviglia o el general J. F. C. Fuller⁶⁷. Como afirmaron sus progenitores en 1935 en una carta dirigida a José María Gil Robles, ministro de la Guerra, lo que hacía única a la CBM era el estar enfocada a la publicación de obras de tratadistas militares nacionales y extranjeros para que los militares españoles dispusiesen de una importante biblioteca técnica que les permitiese mejorar en su profesión⁶⁸.

El periodo de entreguerras presentó un intenso debate entre los defensores y detractores del carro de combate, del que España no fue ajeno. Se aducían, entre otras objeciones, la falta de nobleza que representaba protegerse tras el blindaje de los carros de combate. Además, se creía también que las circunstancias que había originado su aparición no tenían por qué volver a repetirse⁶⁹. Anteriormente se señaló cómo Alpert consideraba que las tesis defensoras de la mecanización y motorización, a pesar de conocerse en España, no estaban suficientemente comprendidas. Sostiene este autor que las teorías de Fuller y de Liddell Hart apenas se conocían en España. Por ejemplo, *La estrategia de la aproximación indirecta*, de Liddell Hart, no se publicó en España hasta 1941. No obstante, señala que dos de las obras más importantes de Fuller sí se publicaron antes de la Guerra Civil, puesto que la CBM publicó *La guerra futura* y *Comentarios al F. S. R. III. Operaciones entre fuerzas mecanizadas*, de 1929 y 1933, respectivamente. Y en 1925 se publicó también *La educación del soldado para la guerra*, de este mismo autor⁷⁰.

En prólogo de la edición española de *Operaciones entre fuerzas mecanizadas* Fuller escribió que de haber escrito esta obra para el Ejército español en vez de

66 Para un completo estudio, véase Alberto GUERRERO, *Análisis y trascendencia de la Colección Bibliográfica Militar*, tesis doctoral, UNED, 2015, publicada por el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Defensa en 2019 en su colección Tesis Doctorales.

67 *Ibidem*, p. 175.

68 Archivo Histórico Nacional, Archivo de Vicente Rojo Lluch [AHN-AVRLI], caja 70, subcarpeta 1.

69 Alberto GUERRERO, "La Colección Bibliográfica Militar...", *op. cit.*, p. 178.

70 Michael ALPERT, *La reforma militar...*, *op. cit.*, p. 42.

para el británico, lo hubiese hecho de manera muy diferente. Pero ¿por qué? Su respuesta fue por el peculiar relieve peninsular, idóneo para lo que denominaba “guerra muscular”, pero no para la guerra mecanizada, “porque mientras las armas más antiguas pueden ocupar las montañas, las más nuevas pueden ocupar los llanos”. Opinaba también que España tardaría muchos años en dotarse de fuerzas mecanizadas⁷¹. Fue una importante obra que influyó en muchos militares, como fueron los casos de Guderian o Erich von Manstein⁷².

Sostenía también Alpert que en España y Francia no se comprendían las teorías preconizadas por Fuller, Liddell Hart, De Gaulle o Guderian del empleo en masa y de manera independiente del carro de combate⁷³. Y esto es verdad hasta cierto punto, pues como se comprobará, sí hubo algunos militares españoles que supieron ver la necesidad del empleo en masa del carro de combate, aunque bien es cierto que fueron los menos. Además, Alpert señaló que la única obra sobre carros en español fue un folleto editado en 1929, aunque no señala su título y remite al *Catálogo de Escritores Militares 1909-1936*, editado por el Servicio Histórico Militar en 1950⁷⁴. Sin embargo, fueron más, aunque eran anexos a los reglamentos en su mayoría: *Instrucción y empleo táctico de los carros de combate ligeros o de acompañamiento. Anexo III al Reglamento Táctico de Infantería*, manual publicado en 1928 por el Depósito de la Guerra; también en ese año el Depósito Geográfico e Histórico editaba *Nomenclatura, descripción sumaria y entrenamiento de los carros de combate ligeros. Anexo X al Reglamento para la Instrucción de Tiro con Armas Portátiles*; en 1929 la Escuela Central de Tiro sacó editó el *Curso de Carros de Combate Ligeros para Oficiales*, y, poco después, se publicaba la obra del capitán Miguel Martínez Vara del Rey *Apuntes tomados de las Conferencias de Curso de Carros Ligeros de Combate*⁷⁵.

Importantes fueron también los diversos artículos centrados en los carros de combate aparecidos en *La Guerra y su Preparación*, los *Memoriales* y *La Correspondencia Militar*, que, sumados a las obras aparecidas en la CBM y las informaciones sobre carros en otros libros no enfocados exclusivamente en la motorización y mecanización, sirven sin duda para hacerse una buena opinión de lo que pensaban los militares españoles en cuanto al carro de combate. El comentario de los más importantes ocupará las siguientes páginas de este trabajo. Se empezará por *La Guerra y su Preparación*, publicación mensual que contaba con, entre otras, importantes informaciones de los agregados militares

71 John F. Ch. FULLER, *Operaciones entre fuerzas mecanizadas. Comentarios al F. S. R.*, Toledo: Rodríguez y Comp.^ª, 1933, p. 3-3v.

72 Fernando CALVO, “Las cuatro vidas de J. F. C. Fuller: un heterodoxo en el ejército de su majestad británica”, *Revista de Historia Militar*, 114 (2013), p. 199.

73 Michael ALPERT, *La reforma militar...*, *op. cit.*, p. 42.

74 *Ibidem*, p. 42.

75 Alberto GUERRERO, “La Colección Bibliográfica Militar...”, *op. cit.*, p. 179.

españoles en el extranjero, importantísimas para saber lo que sucedía en otros países, así como otros artículos de indudable interés. Sus trabajos eran de gran calidad y estaban a la altura de lo publicado en la CBM o en los *Memoriales*. En este sentido, es preciso señalar que se estaba ante una discusión que se puede definir como eminentemente académica, “aunque solo fuera por dificultades financieras y falta de recursos industriales y materias primas”⁷⁶.

Si los alemanes, con Guderian a la cabeza, dedicaban especial atención a lo sucedido en Inglaterra, en España parece ser que también, por considerar que era donde más avanzada estaba la motorización de los ejércitos⁷⁷. El equipo de *La Guerra y su Preparación* publicó en abril de 1926 un artículo titulado “Las maniobras del Ejército británico”, en el que se describían los ejercicios realizados en 1925 y la utilización de los nuevos carros *Vickers*. Concluían que era difícil “deducir principios de carácter general” referentes al empleo de los carros de combate, debido al uso de este modelo especial. No obstante, consideraban que sí podían sacarse algunas deducciones, y entre ellas la más importante era que el “tanque, tal como lo han construido y empleado los ingleses, es el auxiliar más formidable de las tropas”⁷⁸.

En octubre de 1927, el agregado militar en Londres, teniente coronel Fermín Espallargas, publicaba en *La Guerra y su Preparación* un artículo titulado “Experiencias para motorizar el ejército, y demostraciones y ejercicios de tiro en la Escuela de Tiro de Carros de Asalto”, donde describió las experiencias de una brigada, la *Experimental Mechanized Force*, con los carros de combate. También se buscaba ver “hasta donde era prudente llegar en la sustitución en el Ejército de hombres y animales por máquinas y motores automóviles”. Espallargas indicaba que los partidarios de los carros de combate y de la mecanización de los ejércitos sostenían que supondría un gran ahorro de personal, se evitaría “el estatismo de la pasada guerra de trincheras” y sería la única manera de que la infantería pudiese avanzar en los campos de batalla modernos. El artículo era de 1927, con unas experiencias en curso, y, como bien indicaba su autor, habría que esperar a su final y a las conclusiones oficiales antes de “formar juicio sobre este primer ensayo de mecanización del Ejército”⁷⁹.

El general Emilio Mola fue otro de los que consideraban que Inglaterra se encontraba a la cabeza en cuanto a los estudios de la motorización y mecanización. Indicaba en 1934 que, si había llegado a constituir una unidad enteramente mecanizada, lo había hecho como mero ensayo, y lo que hacía sospechar que la experiencia no había resultado exitosa era “el hecho de que

76 Michael ALPERT, *La reforma militar...*, op. cit., p. 43.

77 *Ibidem*, p. 42.

78 ANÓNIMO, “Las maniobras del Ejército británico”, *La Guerra y su Preparación*, 4 (1926), p. 366.

79 Fermín ESPALLARGAS, “Experiencias para motorizar el ejército”, *La Guerra y su Preparación*, 4, p. 394-399.

ninguna otra potencia militar se haya decidido a imitarla, ni siquiera en su forma inicial, lo cual hubiera ocurrido si los primeros resultados de la experiencia hubieran sido lo suficientemente concluyentes”⁸⁰. Como indicaba Heinz Guderian, en 1932 existía en el Ejército británico una unidad “exclusivamente blindada”. En 1934, fue creada por vez primera “una unidad blindada reforzada por todo tipo de armas”. Y en 1935 la caballería, “a excepción de las secciones de las divisiones de reconocimiento de determinados regimientos, fue mecanizada y fusionada con la brigada blindada en una *Mechanised Mobile Division*”⁸¹.

Sin embargo, no era Mola un declarado enemigo del carro de combate. Contemplaba las ideas de la motorización y mecanización como un “asunto delicado” y para él el principal problema era el del carburante, cuestión que no se había resuelto aún y para la que auguraba una difícil solución. Además, consideraba que el relieve español y la escasez de adecuadas vías de comunicación hacían muy difícil una total mecanización y motorización. Asimismo, señalaba que esta no resolvía en la guerra “el problema de los transportes”. Veía necesarios en el futuro “tanto el sistema hipomóvil como el mecánico”, pero siempre que estuviese resuelto el problema del carburante⁸².

El teniente coronel José Monasterio fue otro de los militares españoles que hablaron de la mecanización en Inglaterra. A él se debe la obra *El momento de la Caballería*, aparecida en la CBM en 1930 y de la que se hablará más adelante. Mencionar simplemente que cuando relató la doctrina del empleo de la caballería en este país mencionó que era una nación que sufría “una verdadera fiebre de mecanización”. Pero la nómina de tratadistas militares españoles que veían excesiva la mecanización llevada a cabo en Gran Bretaña era más extensa, García Albors entre ellos. Llama también atención la figura del capitán Carlos Ruiz de Toledo, padre del carro de combate español *Trubia*, quien se mostró bastante escéptico frente a las ideas innovadoras de algunos teóricos británicos, como quedó recogido en un artículo suyo publicado en 1929 en el *Memorial de Artillería* titulado “El problema del carro de combate”⁸³.

Si bien, y como dice Herrero, Ruiz de Toledo no mencionó el nombre de ningún teórico inglés, es lógico pensar que se refería sobre todo a las teorías de Fuller⁸⁴. En su obra *La guerra futura*, publicada en dos partes en la CBM, propuso un modelo de ejército ideal para 1950 integrado por 60 000 hombres y 2000 “máquinas”, afirmando que el “ciclo mecánico” terminaría por impo-

80 Emilio MOLA, *El pasado, Azaña y el porvenir. La tragedia de nuestras instituciones militares*, Madrid: Bergua, 1934, p. 312-313.

81 Heinz GUDERIAN, *Achtung...*, *op. cit.*, p. 177-178.

82 Emilio MOLA, *El pasado...*, *op. cit.*, p. 312-313.

83 José Vicente HERRERO, *The Spanish Military...*, *op. cit.*, p. 273.

84 *Ibidem*, p. 295-296.

ner un ejército profesional con un alto grado de instrucción⁸⁵. Para tratadistas españoles como el comandante López Muñiz cifras como esta superaban las posibilidades de un país como España, además de considerar que no se podría tener tal ejército hasta el año 1975 o el 2000.

De las opiniones de García Albors sobre el uso del carro de combate por parte del Ejército británico ya se han aportado suficientes datos en el epígrafe del pensamiento británico sobre los carros. Lo mismo ha sucedido con Francia al reseñar las informaciones proporcionadas por el agregado militar en París, comandante Seguí. No obstante, Alpert aporta otro artículo suyo aparecido en *La Guerra y su Preparación* en enero de 1930⁸⁶. El ya teniente coronel Seguí publicó un trabajo titulado “Maniobras del Ejército francés en el campo de Mailly”. Las maniobras, contempladas por los agregados militares, consistieron en un ejercicio de doble acción en el que una división de infantería debía proteger la llegada de tropas que venían en tren, mientras que una división de caballería se encargaba de entorpecer este desembarco. De la participación del batallón de carros el teniente coronel Seguí no apreció que su papel fuese fundamental, más bien lo contrario, además de volver a incidir en los altos costes de los carros:

“Una vez más he podido apreciar las limitaciones que sufre el empleo de los carros de combate, y que el uso de armas antitanque en las primeras líneas, armas que en gran número se crean en diversos países, unido al perfeccionamiento de los métodos de tiro contra los carros por la artillería en general, han de hacer precarios los resultados conseguidos por este costoso material”⁸⁷.

Estas maniobras no ofrecieron evidencias “indiscutibles” de la necesidad del empleo del carro en masa y de manera independiente. Debido al escaso éxito de la fuerza mecanizada, los deseos de establecer formaciones acorazadas permanentes en Francia quedaron relegados y no contaron más que con obstáculos. Hubo que esperar hasta noviembre de 1936 para que se crease otra unidad experimental “por la insistencia del general Gamelin para que Francia poseyera una herramienta más poderosa que la división *Panzer* alemana”⁸⁸.

Si las informaciones vertidas en *La Guerra y su Preparación* acerca del carro de combate en ejércitos como el francés y el británico fueron profusas e im-

85 John F. Ch. FULLER, *La Guerra futura*, Toledo: TEA, 1929, p. 253-264.

86 Michael ALPERT, *La reforma militar...*, *op. cit.*, p. 43.

87 Juan SEGUÍ, “Maniobras del Ejército francés en el campo de Mailly”, *La Guerra y su Preparación*, 1 (1930), p. 46-53.

88 Briand BAND y Martin ALEXANDER, “Liddell Hart y De Gaulle...”, *op. cit.*, p. 625.

portantes, también lo fueron las que se publicaron sobre lo experimentado por el Ejército alemán gracias a la pluma del teniente coronel Beigbeder, algunas de las cuales ya han sido comentadas. Quizá su trabajo más importante fue el publicado en agosto de 1928 con el título de “Los transportes militares en la guerra”, en el que denunciaba “la locura” que se apreciaba en muchas revistas extranjeras en cuanto a las teorías de la mecanización y motorización de los ejércitos. Teorías que, según Beigbeder, “trataban de suprimir el elemento hombre y crear nuevos ejércitos en los que la mecánica es su Dios”. En este artículo defendió poner un límite a esas teorías y sacó a relucir el problema de la topografía española, señalando que si se llevase a los defensores de estas teorías a unas maniobras a los Pirineos “se vería como instantáneamente su ardor se convertiría en la amargura que da la realidad”. Por otro lado, destacó que en los reglamentos españoles se hablaba de autoametralladoras y de carros de asalto, y se preguntaba, no sin sorna, cómo maniobrarían en “Estella o Pamplona, o en Olot, o en el valle del Gállego, o en el del Segre, etc.,etc.: o, si se prefiere, en las llanuras de La Mancha en épocas de lluvias y a campo traviesa”⁸⁹.

A continuación, Beigbeder extractó una serie de artículos para ver las opiniones extranjeras, entre los que estaba uno de Fuller, al que consideraba hombre de “ideas notables”. Este trabajo se titulaba “*Tactics and mechanization*” y fue publicado en mayo de 1927 en el *Infantry Journal*. En el mismo se recogieron una serie de opiniones de militares estadounidenses que reflejaban su oposición a los carros de combate. Por ejemplo, el comandante Thomlinson afirmaba que la completa motorización era “un mito que la industria no puede realizar”. De nuevo, el problema de la industria del que ya se ha hablado sobre España. Sin embargo, se hace difícil esta objeción para una nación con un poderío industrial como el de EE. UU. Otra opinión era la del general Rothenbach, antiguo jefe del Cuerpo de Carros de Asalto, quien opinaba que la infantería “era la base, y que todas las demás armas y servicios eran auxiliares”. Punto de vista este compartido también por el coronel Cohen⁹⁰. Como es lógico, también había oficiales estadounidenses con ideas más modernas, como el mayor general Allen, que desde 1925 era el director de la Infantería y los carros en EE. UU, quien daba gran importancia al carro de combate⁹¹.

Este artículo de Beigbeder también recogía opiniones francesas, alemanas e italianas, país este último en el que veía más sentido común que en Inglaterra, ya que decía que en las naciones industriales había “ardientes partidarios de la

⁸⁹ Juan BEIGBEDER, “Los transportes militares en la guerra”, *La Guerra y su Preparación*, 2 (1928), p. 103.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 107.

⁹¹ Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 532.

Véase también Alberto GUERRERO, *Análisis y transcendencia de la Colección Bibliográfica Militar (1928-1936)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2019.

motorización”. Sin embargo, creía que era esta una orientación que no debía seguirse en España por ser un país muy montañoso y con una industria, “especialmente la de los automóviles, que estaba en sus comienzos”. Además, estaba el problema del carburante, dificultad que acuciaba a casi todas las naciones⁹².

No se han conseguido encontrar informaciones y opiniones de militares españoles sobre lo acontecido en la Unión Soviética en materia de carros de combate⁹³. Como ya se ha indicado, fueron sobre todo las experiencias francesas, alemanas y británicas de entreguerras las que más influencia tuvieron en España. Como indica Alpert, gracias a las publicaciones militares que circulaban en España se ha de suponer que la oficialidad española estaba al tanto de las novedades militares surgidas en el extranjero, aunque no comprendiese las teorías de uso de carro de combate en masa. No obstante, el pensamiento militar español se basaba sobre todo en la imitación de francés y, en menor medida, en el alemán. Así, manifiesta que en España se conocía lo estaba “pasando en el extranjero, pero el pensamiento militar estaba atascado en la imitación francesa. Sólo cuando Francia reorganizó su ejército y cuando se empezaba a conocer al alemán, cambiaron los modelos de pensamiento”⁹⁴.

El pensamiento estratégico español se basaba en la interpretación de las ideas que venían de fuera⁹⁵. No existía una doctrina original en el seno del Ejército español. La imitación de lo realizado en Francia era tal que el reglamento francés sobre grandes unidades de 1921 y el español de 1925 eran prácticamente idénticos, como indicó López Muñiz⁹⁶. Sin embargo, no lo vio como algo negativo, y no fue el único, como lo reflejan las palabras del teniente coronel de EM José Ungría, quien indicó lo siguiente respecto a la semejanza de los reglamentos francés y español:

92 Juan BEIGBEDER, “Los transportes...”, *op. cit.*, p. 116-117.

93 Con el objetivo de romper el frente enemigo, Tukhachevsky defendía el uso combinado de unidades motorizadas, artillería y aviación, algo similar a los alemanes. No obstante, también hubo otros militares soviéticos, como Vorosohilov y Svechín, que no estaban a favor de las ideas de Tukhachevsky en cuanto al uso de los carros de combate, pues consideraban que estos tenían que reforzar a la artillería y a la caballería. Al final se impusieron las teorías de este último, pero no fue una victoria completa, ya que “algunos de los nuevos carros de combate fueron asignados para el apoyo de la infantería y la caballería”. Condoleezza RICE, “La creación de la estrategia soviética” en Peter PARET (coord.), *Creadores...*, *op. cit.*, p. 683.

Alaric Searle sugiere que las innovadoras teorías de Fuller inspiraron las ideas de Tukhachevsky, además de indicar que había similitudes entre los manuales de carros de combate del Ejército británico y del Ejército Rojo, lo que implicaba una contribución indirecta de las ideas de Fuller. Alaric SEARLE, “J. F. C. Fuller, Tukhachevsky and the Red Army, 1923-1941: The Question of the Reception of Fuller’s Military Writing in the Soviet Union”, *The Journal of Slavic Military Studies*, 9 (4/1996), p. 872.

94 Michael ALPERT, *La reforma...*, *op. cit.*, p. 40-48.

95 José Luis CALVO ALBERO, “El pensamiento estratégico militar en España e Iberoamérica”, *Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política, Humanidades y Relaciones Internacionales*, 4 (2020), p. 495.

96 Román LÓPEZ MUÑIZ, *Los procedimientos tácticos vigentes en la actualidad*, Toledo: TEA, 1929, p. 6-7.

“Copias son, porque copias deben ser; ¿es que vamos a caer en la inocente aspiración de inventar una doctrina exclusivamente nuestra?, ¿una táctica nuestra, para manejar fusiles que vinieron del Extranjero, y aviones que vienen del Extranjero?, ¿una táctica nuestra, nosotros que desde hace casi un siglo no tenemos otra Escuela de guerra que la de las campañas civiles y coloniales?”⁹⁷.

En la mejora de la cultura profesional del militar español tuvo mucho que ver también la CBM, ya que incorporó a su nómina de obras trabajos franceses, alemanes, italianos y británicos. “En general de cualquiera que permitiera incrementar los conocimientos necesarios para elaborar soluciones a problemas que, en no pocas ocasiones, se proponían como novedad en aquellos momentos”⁹⁸. Mola también indicó que los militares españoles estaban al día en cuanto a todo lo que sucedía en el extranjero, “existiendo interés por estar a la altura de las circunstancias”. Sin embargo, la lamentable situación que había en los distintos cuerpos “tanto en personal como en ganado y material” no permitía poner en práctica lo aprendido en otros países “en la forma en que fuera necesario para deducir enseñanzas personales”⁹⁹.

Quizá sea en la CBM donde se pueden encontrar las observaciones e informaciones más importantes sobre carros de combate. Allí el teniente García Albors publicó en tres partes su obra *Carros de combate*, un completísimo estudio sobre esta nueva arma, que representó el primer libro escrito en España exclusivamente sobre carros de combate. En 1934, y también en la CBM, *Una compañía de carros ligeros en el ataque con un batallón de infantería*. De 1935 data *Motorización y mecanización del ejército*, otra detalladísima y única obra sobre este tema en España. El análisis de estos tres trabajos es fundamental para saber hasta qué punto se conocían las teorías de la mecanización y motorización y ver la opinión de uno de los militares españoles que más sabían al respecto, lo que ha llevado a que sea considerado por algunos como un profeta del carro de combate en España¹⁰⁰. Además, no hay que olvidar la publicación en la CBM de dos de las obras más importantes de Fuller que sirvieron para hacer llegar sus teorías a un buen número de oficiales españoles¹⁰¹.

97 José UNGRÍA, “Los estudios tácticos en la Escuela de Guerra de París”, *La Guerra y su Preparación*, 5 (1925), p. 518.

98 Jorge ASPIZUA, Ramón BERNABÉ y Julio MOLINA, (La Colección Bibliográfica Militar: Por la reivindicación de la profesión militar en la preguerra), *Revista de Estudios Políticos -Nueva época-*, 64 (1989), p. 32.

99 Emilio MOLA, *El pasado...*, *op. cit.*, p. 90-91.

100 Fernando CALVO, “Las cuatro vidas de...”, *op. cit.*, p. 246.

101 El número de suscriptores fue de 1891 y a lo largo de sus nueve años de vida se vendieron cerca de 200 000 ejemplares [AHN-AVRLI], caja 70, subcarpetas 1 y 2). Véase también Alberto GUERRERO, *Análisis y trascendencia de la Colección Bibliográfica Militar 1928-1936*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2019.

De su obra *Carros de combate*, especialmente de su tercera parte, ya se ha hablado profusamente a lo largo de este trabajo, pero conviene detenerse más en algunos aspectos. Se lamentaba de lo poco que se había hecho en España en cuanto a carros y de que todavía en 1933 los proyectos sobre carros de combate tuviesen que vencer “vetustas y desgastadoras inercias”. Había mucho que hacer en España y esto pasaba por fabricar el material, completar los reglamentos e instruir a las tropas, que, si bien tenían ya algo de experiencia por la guerra de Marruecos, aún estaba “ayunas de lo que es y significa para ellas la cooperación en unión con los carros”. Asunto este que consideraba de vital importancia. Confiaba en que se pusiese remedio a estas carencias y miraba a Alemania, donde se había trabajado en estos asuntos sin materiales y sin dinero¹⁰².

En suma, se había hecho poco e íbamos con retraso respecto a otras naciones europeas. A pesar de no ser suficientes, elogiaba los tímidos intentos que se hicieron por “aclimatar” en el Ejército español al carro de combate. Sin embargo, a todos esos intentos “les faltó la continuidad y el tesón indispensables para alcanzar felices y duraderos resultados”. Las causas estaban en nuestra “tradicional apatía y en la falta de un criterio y de una dirección que llenase la correspondiente consignación en los presupuestos”¹⁰³. Ya no era solo el problema de la geografía española, sino que estaban también las dificultades económicas. Además, faltaba la figura que empujase a ello, como había pasado en Francia con Estienne o en Gran Bretaña con Swinton. Alguien, escribía García Albors, “con prestigio suficiente para imponer su criterio o aconsejar a los gobernantes”.

No se puede concluir que fuese un acérrimo partidario de los carros ni de una mecanización total que subordinase la infantería a estos y la dejase en un papel eminentemente secundario. No se inclinaba en exclusiva ni por los carros ni por la infantería, sino por la colaboración entre ambos. Defendía que solo se podría prescindir de la infantería “el día en el que el terreno haya perdido todo su valor; el día en el que las contiendas se ventilen únicamente con el fuego y la coraza”. Pero ese día estaba lejos y por eso seguía siendo necesaria la cooperación entre la infantería y los carros de combate¹⁰⁴.

No cabe duda de que un buen número de oficiales ya entrada la década de los 30 veían necesario el carro de combate. Si bien otros tantos tenían sus reticencias y se mostraban también partidarios de la caballería, resulta complicado creer que un oficial interesado por su profesión y con lecturas detrás no encontrase utilidad al carro de combate. Para entonces su porvenir estaba más que asegurado, como creía García Albors, indicando que su importancia no dejaba

102 Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros...*, *op. cit.*, p. 528-529.

103 *Ibidem*, p. 535.

104 *Ibidem*, p. 535.

de crecer, a pesar de tener sus detractores. Interesante es la clasificación que realizaba de los enemigos de los carros, a quienes dividía en dos escuelas: a una la denominaba “militar” y a la otra “humanitaria” o “sentimental”. A la primera pertenecían aquellos que se extrañaban de que el carro siguiese desarrollándose una vez pasada la “fiebre” de la contienda que lo vio nacer, ya que no consideraban que volviese a darse una guerra en la que imperase la estabilización, la trinchera, la alambrada y la ametralladora. Respecto a la escuela “sentimental”, sus defensores criticaban que al igual que los submarinos, no eran un arma “noble”, ya que sus tripulantes podían “matar a mansalva mientras están a cubierto de todo riesgo detrás de una coraza”. Según García Albors, no eran razones humanitarias las que les inspiraban, sino:

“Otras más recóndita y egoísta, pues los carros, por emplearse en gran número, constituyen un armamento de países ricos e industriales, y los pueblos peor dotados claman contra ellos como claman contra los acorazados al tiempo que defienden los submarinos. Y, tratándose de la guerra, no cabe suavizarla ni humanizarla que, al fin y la postre, no se resolvería nada con ello, sino suprimirla de raíz. Eso sería lo verdaderamente humanitario”¹⁰⁵.

En España es probable que se diesen estas dos “escuelas” de las que hablaba, sobre todo la sentimental por tratarse de un país poco industrializado. Mucha importancia tiene también la otra obra de García Albors, *Motorización y mecanización del ejército*, en la que comenzaba distinguiendo los términos de motorización y de mecanización. Motorizar consistía en utilizar el motor de explosión “tanto en el campo táctico como en el estratégico”. Por su parte, la mecanización estaba más enfocada al combate; a conducir este mediante ingenios blindados, como los carros de combate, “con eliminación o disminución de las unidades a pie y a caballo”¹⁰⁶.

Es, sin duda, el estudio más profundo sobre la mecanización y motorización aparecido en España antes de la Guerra Civil. En cuanto a la mecanización integral, es curioso que no se hable de ningún francés, ya que las teorías de Charles de Gaulle deberían ser conocidas por García Albors. De los británicos recogió las ideas de Ernest Swinton, J. F. C. Fuller, Croft y Collins y Liddell Hart. Y de EE. UU. las del capitán Christmas y el teniente coronel K. B. Edmunds. Los más moderados en sus teorías eran Croft, Collins y Edmunds, partidarios

¹⁰⁵ *Ibidem*, p. 582-586.

¹⁰⁶ Enrique GARCÍA ALBORS, *Mecanización y motorización del ejército*, Toledo: Sucesores de Rodríguez, p. 8.

de ir motorizando poco a poco como paso previo a la mecanización. Respecto a la motorización señalaba las teorías de los generales franceses Hubert Camón y Emile Allehaut¹⁰⁷. Para Herrero que solo se mencione a estos dos militares franceses se explica por el hecho de que Francia no había logrado crear en aquellos momentos una eficaz doctrina sobre guerra mecanizada¹⁰⁸.

García Albors vuelve a demostrar en su obra que, a pesar de ser un gran conocedor de los carros de combate, no es un partidario a ultranza de la mecanización integral. Y parece que no había nadie en el Ejército español que lo fuese, al menos no en los niveles de Fuller. Cuando hablaba de la mecanización en la guerra irregular, uno de sus capítulos más interesantes, aunque ya se hubiese pacificado hacía casi ocho años el norte de África, indicaba que había que huir de todo lo que fuese “demasiado rígido e inexorable”, como lo eran las organizaciones mecanizadas. Pensaba que estas debían desempeñarse en la guerra irregular “muy por debajo de las ambiciosas tendencias de quienes lo confían todo a la cadena y el motor”¹⁰⁹.

De este libro se podían sacar muchas enseñanzas para España. García Albors seleccionaba las ya mencionadas palabras de Fuller en el prólogo de su edición española de su obra *Operaciones entre fuerzas mecanizadas*, en las que manifestaba que la geografía española era ideal para la “guerra muscular y para la guerra mecanizada, porque mientras las armas más antiguas pueden ocupar las alturas, las nuevas pueden recorrer las llanuras”. De esta manera, la geografía española ofrecía importantes ventajas para “llevar a cabo la sorpresa y desarrollar aptitudes de mando y de iniciativa”. Para García Albors esta era la orientación que se debía seguir en España, aunque no a “ojos cerrados”. Además, consideraba peligrosa una motorización integral por las dificultades del terreno y por la escasa capacidad industrial. En lo que respecta a la mecanización, era partidario de desarrollar el carro de combate ligero como apoyo de la infantería. En resumen, una mecanización moderada. Por último, para el Ejército español creía necesario no caer en radicalismos ni crear divisiones especiales, “sino atender a lo que tenemos antes de pensar en trasplantar figurines exóticos”. En cuanto a las teorías de la mecanización y de la motorización, estudiarlas y ver su desarrollo en el resto de países. Y, por supuesto, dotar de material a los regimientos proyectados¹¹⁰.

Resultaría interesante ver hasta qué punto la obra de Fuller anteriormente señalada pudo influir en militares españoles como Vicente Rojo, quien llegó a ser jefe del Estado Mayor Central del Ejército Popular de la República, y que publicó la obra de Fuller en la CBM. A este respecto, Herrero afirma que en

107 *Ibidem*, p. 13.

108 José Vicente HERRERO, *The Spanish Military...*, *op. cit.*, p. 272.

109 Enrique GARCÍA ALBORS, *Mecanización...*, *op. cit.*, p. 217.

110 *Ibidem*, p. 222-228.

las memorias de Manuel Tagüeña este manifiesta que antes de una ofensiva en el frente catalán en mayo de 1938 recibieron unos ejemplares de una obra de Fuller que no menciona. Para Herrero lo más probable es que fuese *Operaciones entre fuerzas mecanizadas*¹¹¹.

Cabe preguntarse si las teorías del empleo en masa y de manera independiente del carro de combate fueron entendidas por algún militar español. La respuesta es afirmativa, aunque solo se hayan encontrado a dos autores que parecieron entenderlo. Uno de ellos fue el comandante Luis de la Gándara, quien en su obra *El moderno ejército alemán* señaló que el alto mando utilizaba los carros donde buscaba “la decisión: es condición fundamental del éxito su empleo en masa y por sorpresa”¹¹². Opinión también percibida por Alpert (2008).

Perspicaz fue también el comandante Vicente Montojo, cuyas opiniones sobre los carros eran muy progresistas para la época, como lo demuestra en su libro *Ejército moderno*, publicado en 1930. En esta obra hablaba del servicio de información, de la defensa antiaérea, la guerra química, la mecanización y el combatiente. No obstante, también veía limitaciones al empleo de los carros, como podía ser el terreno. Definía al carro no como un arma más, sino “la forma propia de la moderna caballería”. Y su empleo táctico ideal era “en masa y por acciones contra los flancos, retaguardia y líneas de comunicaciones del enemigo”. Un adversario al que con anterioridad se le tenía que haber fijado mediante el empleo combinado de la artillería y la infantería. Para Montojo el asalto con carros en el futuro sería “la tan esperada carga de caballería del pasado”, pero con la diferencia de que estos eran más eficaces¹¹³. Además, y a diferencia de aquellos tratadistas militares españoles que aducían el problema económico a la hora de crear unidades mecanizadas, no consideraba que fuese tan oneroso para las arcas estatales como se solía creer¹¹⁴.

El problema económico y de desarrollo industrial junto con el problema geográfico era, tal y como se ha repetido en varias ocasiones, el más recurrente a la hora de poner objeciones a un mayor desarrollo de los carros de combate. Por ejemplo, en octubre de 1927 el capitán Vicente Guarner Vivanco publicó un interesante artículo en *La Guerra y su Preparación* titulado “Defensa contra tanques”. Guarner afirmaba que aquellas naciones con escaso desarrollo industrial, como podía ser España, debían orientar sus esfuerzos a la defensa

111 José Vicente HERRERO, *The Spanish Military...*, op. cit., p. 274.

112 Luis DE LA GÁNDARA, *El moderno ejército...*, op. cit., p. 221.

113 Vicente MONTJOJO, *Ejército moderno...*, op. cit., p. 149-151.

Véase también Alberto GUERRERO, *Análisis y trascendencia de la Colección Bibliográfica Militar (1928-1936)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2019.

114 Vicente MONTJOJO, *Ejército moderno...*, op. cit., p. 212-213.

antitanque. Sin embargo, resulta cuanto menos sorprendente que indicase también que España necesitaba 2500 carros ligeros y 500 pesados, cifras que se antojan desproporcionadas e imposibles de alcanzar para la economía nacional de la época¹¹⁵.

Queda por ver, aunque sea someramente, las opiniones de los defensores de la caballería y para ello vuelve a ser necesaria la consulta de la CBM, pues en ella se publicaron dos importantes libros. Uno fue *El momento de la caballería*, escrito por el teniente coronel José Monasterio. El otro se tituló *La moderna división de caballería*, y se debe al comandante Epifanio Gascuña. En ambos se encuentran interesantes reflexiones sobre el desempeño de la caballería en la guerra moderna. Monasterio es conocido sobre todo por ser el responsable de la última carga de caballería de nuestra historia, el 6 de febrero de 1937 en la batalla de Alfambra.

Según Cardona, Monasterio fue un militar de ideas muy conservadoras, que se opuso a que los jinetes contasen con carros de combate por considerarlo una falta de valor¹¹⁶. Era una actitud bastante frecuente, pero tampoco se puede afirmar rotundamente que Monasterio fuese incapaz de ver el verdadero valor de los carros de combate en la guerra moderna. Reconoce en el prólogo de su obra que esta no era una defensa “a capa y a espada” de la caballería por ser él un jinete. Tampoco negaba el incierto futuro de la caballería, pero no era un militar corto de miras y era consciente de que la caballería podía desaparecer, como cuando señaló que “si el núcleo principal de un ejército tiene que ser completamente mecanizado y capaz de moverse cientos de kilómetros al día, entonces no hay futuro para la caballería”¹¹⁷. Guimerá lo ha visto como un adelantado, al profetizar diez años antes una transformación profunda de las unidades móviles¹¹⁸.

En cuanto al libro del comandante Gascuña, se señalaba que la caballería se había transformado mucho para poder adaptarse a la guerra moderna, o de lo contrario desaparecería, y seguía siendo necesaria. Para apoyar su postura remitía las maniobras realizadas en Alemania en 1928, “donde se ha afirmado con más claridad que antes la utilidad e importancia de la caballería en la guerra futura”¹¹⁹. Como se comprueba, la caballería contó con muchos defensores, aunque estos pueden ser considerados los más importantes. Desde *La correspondencia militar* también se publicaron artículos en defensa de este cuerpo. Uno aparecido el 28 de febrero de 1928 denunciaba la ofensiva contra

115 Vicente GUARNER, “Defensa contra tanques”, *La Guerra y su Preparación*, 4 (1927), p. 298.

116 Gabriel CARDONA, *El gigante descalzo. El ejército de Franco*, Madrid: Alba, 2003, p. 54.

117 José MONASTERIO, *El momento de la caballería*, Toledo: Sebastián Rodríguez, 1930, p. 95.

118 Agustín GUIMERÁ, “La caballería española en una época de cambio: las reflexiones del teniente coronel Monasterio, 1930”, *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, 3 (2/2017), p. 125.

119 Epifanio GASCUEÑA, *La moderna división de caballería*, Toledo: Sebastián Rodríguez, 1931, p. 8-9.

la caballería por considerarla “absurda, apasionada y suicida”, defendiendo su necesidad en la guerra moderna¹²⁰.

CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo ha quedado patente que el interés del Ejército español por los carros de combate comenzó ya durante la Gran Guerra, cuando se empezó a ver que esta nueva arma se estaba convirtiendo en esencial. Esto demuestra que en España se estaba al tanto de todas las innovaciones tecnológicas que pudiesen servir para ser aplicadas tanto en el ejército metropolitano como en el que luchaba en el norte de África. España, que tenía en Francia su principal modelo, adoptó el material y la doctrina de esta nación, aunque también intentó sin éxito comprar carros en otros países. La doctrina francesa otorgaba gran importancia a los carros como acompañamiento de la infantería. Fue en Marruecos donde tuvieron su primera aclimatación y experiencia de combate, aunque sus comienzos no estuvieron exentos de contratiempos. La experiencia marroquí moldeó las opiniones de muchos de los que se mostraban contrarios a los carros, pero también de los que vieron su utilidad.

En la década de los veinte, al igual que ocurría en otras naciones, se observa una mayor prevalencia de opiniones contrarias a los carros de combate entre los militares españoles. Habrá que esperar a los años treinta para encontrar mayor número de adeptos de la motorización y mecanización, pero las dificultades financieras, industriales, geográficas y de carburante hicieron que no se desarrollasen lo suficiente. A esto habría que unir las dificultades socio-políticas que presidieron el período de vida de la II República. Todo explicaría que se llegase a los albores de la Guerra Civil con un parque de carros de combate escaso, anticuado y de un nulo valor militar. Sin contar con que los reglamentos no estaban completados y el personal militar no lo suficientemente entrenado.

Ha quedado demostrado que los militares españoles conocían lo experimentado por otros países sobre el empleo del carro de combate, aunque las teorías más innovadoras no fueron comprendidas por la mayoría. Además, las dificultades económicas y del relieve español eran un serio obstáculo y el principal problema aducido por aquellos que se oponían a una mayor mecanización. En cuanto a la pregunta inicial, ha quedado también probado que en España no existió un pensamiento militar oficial sobre la mecanización antes de la Guerra Civil, ya que la doctrina y los reglamentos sobre carros de combate seguían básicamente lo hecho en Francia. Y esto podía ser lógico porque Francia tenía

120 A. HERNÁNDEZ, “La caballería moderna, los carros ligeros de acompañamiento, las autoametralladoras y el material antiaéreo”, *La Correspondencia Militar*, (28 de febrero de 1928), p. 1.

una doctrina militar que surgía de la experiencia de la Gran Guerra, contienda en la que había resultado vencedora. Sin embargo, España solo contaba con la experiencia de la guerra de Marruecos. De ahí que el pensamiento militar español se centrara en difundir e interpretar ideas extranjeras para adaptarlas a las particularidades del país.

BIBLIOGRAFÍA

- Michael ALPERT, *La reforma militar de Azaña*, Granada: Comares, 2008.
- Anónimo, “Informe de la comisión parlamentaria del ejército”, *La Guerra y su Preparación*, 5 (1924), p. 555-557.
- Anónimo, “Las maniobras del ejército británico”, *La Guerra y su Preparación*, 4 (1926), p. 363-367.
- Jorge ASPIZÚA, Ramón BERNABEU y Julio MOLINA, “La Colección Bibliográfica Militar (Por la reivindicación de la profesión militar en la preguerra)”, *Revista de Estudios Políticos -Nueva época-*, 64 (1989), p. 299-319.
- Briand BAND y Martin ALEXANDER, “Liddell Hart y De Gaulle: Las doctrinas del riesgo limitado y de la defensa móvil” en Peter PARET (coord.), *Creadores de la estrategia moderna. Desde Maquiavelo a la era nuclear*, Madrid: Ministerio de Defensa, 1992.
- Juan BEIGBEDER, “Un ejercicio de combate de la infantería alemana ante el general Franco”, *La Guerra y su Preparación*, 1928, p. 256-266.
- Juan BEIGBEDER, “Los transportes militares en la guerra”, *La Guerra y su Preparación*, 2 (1928), p. 102-133.
- Juan BEIGBEDER, “Las maniobras de Franconia”, *La Guerra y su Preparación*, 1930, p. 443-448.
- José Luis CALVO ALBERO, “El pensamiento estratégico militar en España e Iberoamérica”, *Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política, Humanidades y Relaciones Internacionales*, 44 (2020), p. 495-519.
- Fernando CALVO, “Las cuatro vidas de J. F. C. Fuller, un heterodoxo en el ejército de su majestad británica”, *Revista de Historia Militar*, 114 (2013), p. 157-236.
- Fernando CALVO, “La Colección Bibliográfica Militar: una aventura editorial española y su relación con la Gran Guerra”, *Revista de Historia Militar*, 1 (2019), p. 213-256.
- Gabriel CARDONA, *El gigante descalzo: el ejército de Franco*, Madrid: Alba, 2003.
- James S. CORUM, *The roots of Blitzkrieg. Hans von Seeckt and German Military Reform*, Lawrence: University Press of Kansas, 1992.
- Fermín ESPALLARGAS, “Experiencias para motorizar el ejército”, *La Guerra y su Preparación*, 4 (1927), p. 393-402.

- Fernando FACENDA, “100 años de las unidades acorazadas españolas”, *Memorial de Caballería*, 93 (2022), p. 120-126.
- Francisco FRANCO, *Diario de una bandera*, Madrid: Doncel, 1976.
- John F. Ch. FULLER, *Tanks in the Great War*, New York: E. P. Dutton and Company, 1920.
- John F. Ch. FULLER, *La guerra futura*, Toledo: TEA, 1929.
- John F. Ch. FULLER, *Operaciones entre fuerzas mecanizadas. Comentarios al F. S. R.*, Toledo: Rodríguez y Comp.^a, 1933.
- Luis de la GÁNDARA, *El moderno ejército alemán*, Madrid: Talleres del Depósito de la Guerra, 1927.
- Enrique GARCÍA ALBORS, *Carros de combate*, Toledo: Rodríguez y Comp.^a, 3 vol. (1932-1933).
- Enrique GARCÍA ALBORS, *Motorización y mecanización del ejército*, Toledo: Sucesor de Rodríguez, 1935.
- Epifanio GASCUEÑA, *La moderna división de caballería*, Toledo: Sebastián Rodríguez, 1931.
- Michael GEYER, “La estrategia alemana en la era de la guerra mecanizada” en Peter PARET (coord.), *Creadores de la estrategia moderna. Desde Maquiavelo a la era nuclear*, Madrid: Ministerio de Defensa, 1992, p. 543-613.
- Vicente GUARNER, “Defensa contra tanques”, *La Guerra y su Preparación*, 4 (1927), p. 298-310.
- Heinz GUDERIAN, *Recuerdos de un soldado*, Barcelona: Inédita, 2008.
- Heinz GUDERIAN, *Achtung-Panzer!* Barcelona: Tempus, 2011.
- Alberto GUERRERO, “La Colección Bibliográfica Militar y el debate sobre la mecanización y motorización 1928-1936”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, 3 (6/2014), p. 174-188.
- Alberto GUERRERO, “El desarrollo del carro de combate en el ejército español hasta la Guerra Civil (motorización y mecanización del ejército)” en María GAJATE y Laura GONZÁLEZ (ed.), *Guerra y tecnología. Interacción desde la Antigüedad al Presente*, Madrid: Fundación Ramón Areces, 2017, p. 453-479.
- Alberto GUERRERO, *Análisis y trascendencia de la Colección Bibliográfica Militar (1928-1936)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2019.
- Agustín GUIMERÁ, “La caballería española en una época de cambio: las reflexiones del teniente coronel José de Monasterio, 1930”, *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, 3 (2/2017), p. 113-127.
- A. HERNÁNDEZ, “La caballería moderna, los carros ligeros de acompañamiento, las auto-ametralladoras y el material antiaéreo”, *La Correspondencia Militar* (28 de febrero de 1928).
- José Vicente HERRERO, *The Spanish Military and Warfare from 1899 to the Civil War*, Cham: Palgrave Macmillan, 2017.

- Ernesto José JEREZ, “El tanque: una innovación tecnológica que cambió la guerra” en María GAJATE y Laura GONZÁLEZ (ed.), *Guerra y tecnología. Interacción desde la Antigüedad al Presente*, Madrid: Fundación Ramón Areces, 2017, p. 427-453.
- David E. JOHNSON, *Fast tank and heavy bombers. Innovation in the U.S. Army 1917-1945*, Ney York: Cornell University Press, 1998.
- Eugenia C. KIESLING, *Arming against Hitler: France and the Limits of Military Planning*, Lawrence: University Press of Kansas, 1996.
- Román LÓPEZ MUÑIZ, *Los procedimientos tácticos vigentes en la actualidad: ensayo de táctica comparada*, Toledo: TEA, 1929.
- Raúl J. MARTÍN, “Nacimiento de las fuerzas acorazadas en España”, *Revista de Historia Militar*, Extraordinario 1 (2022), p. 23-61.
- Javier MAZARRASA y Francisco Javier AGUILAR, *Vehículos blindados del ejército español*, Madrid: Editorial San Martín, 1980.
- Emilio MOLA, *El pasado, Azaña y el porvenir. La tragedia de nuestras instituciones militares*, Madrid: Librería Bergua, 1934.
- José MONASTERIO, *El momento de la caballería*, Toledo: Sebastián Rodríguez, 1930.
- Vicente MONTOJO, *Ejército Moderno*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra. 1930.
- Ian ONA JOHNSON, “Ernst Volckheim, Heinz Guderian, and the Origins of German Armored Doctrine”, *The Journal of Military History*, 87 (1/2023), p. 145-168.
- Barry E. POSEN, *The Sources of Military Doctrine*, London: Cornell University Press, 1984.
- Fernando PUELL, “La guerra con armas de fuego” en Miguel ARTOLA (dir.), *Historia de Europa*, Madrid: Espasa-Calpe, 207, p. 535-606.
- Fernando PUELL, *Historia del ejército en España*, Madrid: Alianza Editorial, 2009.
- Condoleezza RICE, “La creación de la estrategia soviética” en Peter PARET (coord.), *Creadores de la estrategia moderna. Desde Maquiavelo a la era nuclear*, Madrid: Ministerio de Defensa, 1992.
- Carlos RUIZ DE TOLEDO, “La industria automóvil en España. Movilización industrial a favor de la fabricación de automóviles”, *Memorial de Artillería* (1928).
- Carlos RUIZ DE TOLEDO, “El problema del carro de combate”, *Memorial de Artillería* (1929).
- Alaric SEARLE, “J. F. C. Fuller, Tukhachevsky and the Red Army, 1923-1941: The Question of the Reception of Fuller’s Military Writing in the Soviet Union”, *The Journal of Slavic Military Studies*, 9 (4/1996), p. 848-884.
- Juan SEGUÍ, “El empleo táctico de los elementos automóviles”, *La Guerra y su Preparación*, 5 (1924), p. 544-554.

Juan SEGUÍ, “Maniobras del ejército francés en el campo de Mailly”, *La Guerra y su Preparación*, 1 (1930), p. 46-54.

José UNGRÍA, “Los estudios tácticos en la Escuela de Guerra de París”, *La Guerra y su Preparación*, 5 (1925), p. 497-523.

Ladislao UREÑA, “Motorización, mecanización”, *Memorial de Ingenieros* (1929).

Dale WILSON, *The American Expeditionary Forces Tank Corps in World War I*, Fort Belvoir: Army Military Personal Center, 1988.

ARTÍCULO RECIBIDO: 31-01-2024, ACEPTADO: 26-02-2024