

[ historia ]

# Centenario de las UNIDADES ACORAZADAS



Se cumplen cien años de la entrada en operaciones de los dos primeros vehículos acorazados en España, los carros *Schneider CA-1* y *Renault FT-17*



**D**URANTE el pasado mes ha tenido lugar el centenario de la entrada en servicio de los sistemas acorazados en el Ejército español, con la creación de las dos primeras unidades que los encuadraron. La efeméride ha sido recordada con diversos actos, especialmente en la base central de *El Goloso* (Madrid) de la Brigada Acorazada *Guadarrama XII*, unidad que recoge hoy gran parte de la tradición acorazada española y que el pasado 9 de marzo acogió en su sede el acto central de la conmemoración.

Hablar de esta historia es prácticamente lo mismo que referirse a la tradición carrista, puesto que es el carro de combate —más popularmente conocido por «tanque», aunque esta denominación no es muy del gusto castrense— el elemento principal y de referencia entre los vehículos protegidos con corazas de gran resistencia, con tracción basada sobre todo en el empleo de cadenas.

Pero los medios acorazados, que han resultado cada vez más determinantes en la evolución del Ejército durante los últimos cien años y que se caracterizan por su gran capacidad de choque y gran potencia de armamento, no solo implican a los carros, propios de las Armas de Infantería y Caballería. Comprenden, igualmente, vehículos de apoyo al combate, muchas veces derivados de los propios «tanques» y empleados en gran proporción por Artillería y Zapadores.

Junto a ellos figuran los que se pueden calificar genéricamente como medios blindados (aunque en puridad terminológica el concepto también incluya a los vehículos más acorazados): aquellos, movidos sobre cadenas o sobre ruedas y también en muy variadas configuraciones, cuya potencia de fuego y protección es, en la mayoría de las ocasiones, ligeramente inferior a las del carro. Entre sus muchas misiones quizá la más conocida actualmente es la de transporte de personal y el prototipo más definido en España es el Vehículo de Combate de Infantería/Caballería. El conocido *Pizarro* de desarrollo nacional.

### EL NACIMIENTO DEL TANQUE

A comienzos del siglo XX comen-za a emplearse en diversos ejércitos

vehículos automóviles sobre ruedas a los que se blindó y armó. La utilización de estos medios se intensificó en la Primera Guerra Mundial. Durante el transcurso de la contienda, estanca-da en Europa occidental en los frentes estáticos de trincheras, Reino Unido y Francia buscaron nuevos sistemas que permitieran avanzar con seguridad sobre estos escenarios y atacar potente-mente las líneas enemigas.

Los dos países citados desarrollaron en paralelo vehículos sobre cadenas con conceptos similares, aunque ligeramen-te distintos. Los británicos idearon el acorazado terrestre, una plataforma muy pesada y artillada capaz de «nave-gar» sobre los campos de trincheras y las alambradas, transportando infantes y disparando de forma contundente. El primer prototipo (*Mark I*) fue experi-

## *La base de El Goloso acogió el acto central de la conmemoración el pasado 9 de marzo*

mentado en 1916, mostrándose muy eficaz. A fin de preservar celosamente el secreto de su construcción y enga-ñar al espionaje enemigo, comenzó a llamárseles «tanques» pues las grandes estructuras metálicas en producción parecían depósitos de agua. Una deno-minación en clave que haría fortuna perpetuándose.

Los franceses, por su parte, opta-ron por vehículos con igual capacidad de movimiento, pero más pequeños y menos armados, destinados no a trans-portar a la infantería sino a acompa-ñarla y darle cobertura. Siguiendo una denominación histórica, los definieron como «carros de combate», siendo el más efectivo de ellos el *Renault FT-17*, auténtico sistema de concepción y for-mas más modernas y hoy reconocibles,

dividido internamente en dos cámaras (la de combate delantera y la de motor, trasera).

Además de los carros de combate y los tanques, durante el conflicto mun-dial de 1914 a 1918, se desarrollaron piezas solo artilleras, como los prime-ros cañones u obuses autopropulsa-dos (lo que se conoce como las piezas *ATP*). En cualquier caso, la aparición de todos estos medios sobre cadenas, de los que se emplearon grandes can-tidades durante aquella conflagración, supuso una redefinición de las tácticas de combate, quedando superado el concepto de la guerra de trincheras.

### PRIMEROS CARROS EN ESPAÑA

Nada más finalizar la Guerra Mun-dial, el Ejército español comprendió la necesidad de incorporar estos nuevos sistemas. En 1918 se ordenó contactar, para intentar adquirir medios acoraza-dos, con los gobiernos y fabricantes de Francia y Reino Unido; igualmente se solicitó oferta a Estados Unidos, sub-sidiario de los británicos y colabora-dor en el desarrollo del nuevo tanque *Mark VIII Liberty*.

Inicialmente los tres países denega-ron la solicitud, por considerar aquel material altamente sensible y estraté-gico. No obstante, Francia accedió fi-nalmente a la venta de excedentes de carros *Renault FT-17*, tanto en versión armada con cañón como otra dotada de ametralladora. Se trataba de un vehículo de 6.500 kilos de peso, cinco metros de longitud, 1,74 de anchura, un motor de gasolina 18 CV, un blindaje de acero de entre 6 y 22 milímetros y una dotación de dos hombres: conduc-tor y jefe de carro-tirador.

El 23 de junio de 1919 la Comisión de Experiencias de Artillería, tradicio-nal encargada del análisis y adquisi-ción de nuevos medios pesados para el Ejército, obtuvo un primer carro para evaluación. Se trataba de un vehícu-lo *FT-17* con torre octogonal armado de una ametralladora, inicialmente de 8 mm. que fue cambiada por una má-quina del calibre 7 reglamentario en el Ejército español.

El vehículo fue sometido a pruebas en la Escuela Central de Tiro de Ca-rabanchel, presenciadas algunas por el Rey Alfonso XIII y con asistencia de la



Algunos de los carros de procedencia italiana y rusa empleados en campaña y posterior material francés.

prensa, la cual afirmó que el carro había sido un regalo francés al Monarca. Parece no obstante que aquel *Renault* se adquirió por un precio de 52.500 francos, que se elevaron finalmente a casi 59.000, incluidos los repuestos, accesorios y transporte. El *FT-17* lució inicialmente en el costado de la barcaza la inscripción «Artillería», luego cambiada por la de «Infantería» cuando el vehículo fue asignado a la Sección de este Arma de la Escuela de Tiro.

Superadas satisfactoriamente las pruebas, en agosto de 1819 se decidió la adquisición de ocho unidades con ametralladora y dos con cañón de calibre 37 mm., pero el gobierno francés vetó la venta, quedando aquel único carro en Carabanchel sin asignarse a ninguna unidad de combate.

Dos años más tarde, en septiembre de 1921, ante la evolución de la situación internacional en el norte de África el gobierno francés decidió autorizar finalmente la venta a España de seis tanques *Schneider CA-1* y diez carros *Renault FT-17* armados con ametralladora así como un *FT* de la versión de Telefonía Sin Hilos. Esta primera unidad de transmisiones acorazada española, que sustituía la torreta giratoria por una estructura cúbica fija para la emisora radio, se convirtió además en el primer vehículo de mando. Los *FT* llegaron a España en diciembre, cons-

tituyéndose con ellos, el 9 de marzo de 1922, la 1ª Compañía de Carros Ligeros de Infantería, que se estrenó en operaciones tan solo nueve días después, el 18 de marzo. Estos mismos vehículos, protagonizarían tres años más tarde, en septiembre de 1925, el primer desembarco de carros de combate de la historia en las playas de Alhucemas.

Por lo que al *Schneider CA-1* se refiere, era un vehículo de asalto de 14.500 kilos (más que duplicaba el peso de los *Renault*), con obús de 75 mm, dos ametralladoras y siete tripulantes, totalmente en la línea de los «acorazados terrestres» de la Guerra Mundial. Fue el primer carro de combate operativo en el mundo y su diseño era el de un medio propio de la Artillería.

Las seis unidades compradas llegaron a España a finales de diciembre de 1921, creándose el 4 de enero de 1922 la Batería de Carros de Asalto, que

*En España  
han servido 16  
modelos de carros,  
con diferentes  
variantes*

realizó entre el 13 y el 14 de marzo de 1922, cuatro días antes que los *Renault*, la primera acción operativa acorazada del Ejército español.

#### RIQUEZA DE MEDIOS HISTÓRICOS

Hoy en día el carro de Artillería *Schneider CA-1* —primer precursor de los medios *ATP*— es una auténtica rareza museística del que solo se conserva un ejemplar, en funcionamiento además, en el Museo de Blindados de Saumur (Francia) que es la mayor colección de la especialidad en el mundo.

Los cien años de historia de los medios acorazados, unidos a la notable variedad de procedencias de los vehículos empleados por nuestro país en este tiempo, lo han convertido en un rico depositario de plataformas de época. Bastantes de ellas se conservan hoy, convertidas en monumentos, en diversas unidades del Ejército y la Infantería de Marina.

La principal colección, en la que son visibles muchos de los aproximadamente 16 modelos de carros de combate que han servido, con diferentes variantes, en España, así como diversas piezas *ATP* y vehículos acorazados derivados, se conserva en el Museo de Medios Acorazados (MUMA), ubicado en *El Goloso*. Este fue creado en febrero de 2013 a partir de la colección de medios que venían ornamentando los jardines de esta base militar.

## Hecho en España

A lo largo del siglo de historia de los medios acorazados en España, y desde fecha muy temprana, se han afrontado diversos proyectos de desarrollo nacional que buscaban mejorar o especializar las prestaciones de los carros en servicio.

La primera iniciativa fue de la Fábrica de Artillería de Trubia, en 1925. Aprovechando el tren de rodaje de un FT-17, dotado de una barcaza blindada más grande y una torreta con dos semitorres de movimiento independiente de diseño nuevo y nacional, que permitían el empleo simultáneo de dos ametralladoras, o una y un cañón. Innovador y con excelentes mejoras, el carro superó con éxito las pruebas en 1928, decidiéndose su fabricación en serie; sin embargo, esta nunca se produjo, quedando solo cuatro prototipos de los que no sobrevivió ninguno.

En 1938, el capitán de Artillería Félix Verdeja diseñó el carro *Verdeja I* que no pasó de la fase de prototipo, a pesar de su bondad. En los años 40 se desarrolló una segunda versión, el *Verdeja II*, cuyo único ejemplar se muestra en el Museo de la Academia de Infantería de Toledo. En 1945 se desarrolló una pieza ATP de 75/40, que se conserva hoy en el MUMA, basada en el *Verdeja I*, al que suprimió la torre y se cortó la parte superior y posterior del casco para asentar el cañón, dotándole de un escudo envolvente.

Después de tres décadas sin iniciativas nacionales, en los años 70, la industria española comenzó una proactiva actividad de reforma/potenciación y transformación de sistemas de procedencia estadounidense. La primera iniciativa fue la modernización de motores y transmisión de los carros *M-48* a las versiones *M-48A3E* (de Infantería de Marina) y *M-48A5E1* y la posterior *E2*, del Ejército de Tierra, pasándose al empleo del más económico diésel en lugar de gasolina.

Proyectos casi paralelos fueron las mejoras del carro ligero *M-41*, a las variantes *M-41E* y *M-41/60E* de las que solo se hicieron prototipos. También se emplearon sus cascos, optimizados, para desarrollar dos vehículos cazacarros armados con misiles *Tow* (*Cazador*) o *Hot* (*Hako*), que no pasaron de fase de prototipo el primero y de una simple maqueta el segundo.

Los carros *M-47*, por su parte, fueron masivamente modernizados a las versiones *M-47E1* y *E2*. Igualmente se propusieron diversas transformaciones de estas plataformas a vehículos de apoyo: el carro de Ingenieros *M-47E2I*, el recuperador *M-47E2R* y el lanzapuentes *M-47E2LP*, que no fueron más allá del prototipo, a pesar de su bondad, por falta de presupuestos. Sirvieron, sin embargo, de modelo en los años noventa para la transformación de las plataformas *M-60* al conocido carro de Ingenieros *M-60CZ10/25E Alacrán* y al lanzapuentes *M-60VLPD-26/70E*.

### CARROS MODERNOS

Los años 70 se distinguieron especialmente por los hitos de iniciarse la producción en serie en España del carro *AMX-30E*, bajo licencia francesa, y el desarrollo y fabricación de la familia nacional de vehículos blindados sobre ruedas *BMR* y su derivado, el Vehículo de Exploración de Caballería (*VEC*).

Los citados carros fueron modernizados a partir de 1987 a las versiones *R1*, con nueva transmisión, y *M2* totalmente reequipados de grupo motor, dirección de tiro y blindaje. Sobre



Pieza ATP de 75 mm. desarrollada en 1945 sobre el proyecto nacional de carro *Verdeja*.

chasis de este carro se desarrollaron un recuperador/vehículo taller (*AMX-30DE*), el port Lanzador de misiles antiaéreos *Roland* (*AMX-30RE*), y curiosos carros-escuela para instrucción de conductores de las diversas versiones, dotados de una cúpula acristalada.

Desde los años 70 y con el horizonte puesto en los 90 comenzó a estudiarse un nuevo carro que debía desarrollarse y construirse en España sobre la base de un vehículo acorazado de nueva generación ya en servicio. Denominada inicialmente *Iberia*, en 1983 se decidió que fuera realizado a partir del *Leopard 2* alemán, llamándosele proyecto *Lince*. Tras diversas vicisitudes se decidió finalmente el desarrollo y fabricación de un modelo derivado de la última versión *Leopard 2 A5* adaptado a los requerimientos españoles, firmándose en 1998 con la industria nacional la construcción del *Leopardo 2E*, incluidas versiones de recuperación y escuela. Junto a la construcción del Vehículo de Combate de Infantería/Caballería *Pizarro*, el *Leopardo 2E* ha supuesto la culminación de la capacidad de desarrollo y construcción de medios acorazados en España.



El M-41, de procedencia estadounidense, dotó a las unidades acorazadas desde los años 50 hasta la entrada en servicio de los AMX-30.

De los primeros tanques no se ha conservado el *Schneider CA-1*, aunque sí un ejemplar del obús S de 75 mm. que lo armaba. El MUMA sí mantiene, como gran joya, uno de los cuatro carros ligeros *Renault FT-17* aún existentes en España, que fue totalmente restaurado entre 2013 y 2018 en el Parque Central de Mantenimiento de Sistemas Acorazados (PCMASA 1). La pieza es una de las mejores del mundo de su tipo al funcionar perfectamente, conservando elementos originales como el motor y la transmisión.

La colección de *El Goloso* cuenta con unos 50 medios de los que una veintena se mantienen en correcto funcionamiento.

### ITALIANOS, RUSOS Y ALEMANES

Con posterioridad al *FT-17* —cuyo perfil lucen hoy como distintivo los carristas españoles—, en los años 30 entraron en servicio en nuestro país nuevos medios también conservados en el MUMA, como las «tanquetas» italianas *Fiat Ansaldo CV-33* y *35*, y los carros ligeros *T-26B*, de procedencia rusa, y *Panzerkampfwagen I Ausf. B* alemanes. Este último,

conocido como «Negrillo», es otra de las piezas excepcionales de la colección puesto que solo se conservan tres unidades en el mundo. «Propiedad del Museo del Ejército, pero depositado aquí, a este vehículo solo le falta el asiento del jefe de carro», indica el teniente coronel Pedro Redondo, actual responsable del MUMA.

Por el contrario, explica Redondo, el museo echa de menos contar con un ejemplar de un medio mítico que estuvo en servicio en España en esa época: el carro rápido de Caballería *BT-5*, un potente vehículo de procedencia soviética que empleaba un motor de avia-

ción y que podía rodar indistintamente sobre sus ocho ruedas o sobre cadenas sobrepuestas.

Los nuevos medios acorazados empleados en los años 40, igualmente presentes en *El Goloso* y de procedencia alemana, fueron el muy apreciado *Panzer Kfw.IV H* (del que se conservan tres unidades en España), y el cañón (75 mm.) de asalto *StuG III*.

### LA AYUDA AMERICANA

Los años 50 y las dos décadas posteriores estuvieron marcados por la entrada en servicio y el empleo de medios de procedencia estadounidense. Primero fue el carro ligero *M-24*, empleado por Caballería y del que aún no hay muestra en el MUMA, aunque se espera la próxima incorporación de uno, procedente del PCMASA. Sí hay un ejemplar del singular obús *ATP M-37*, sobre chasis de ese carro.

Otra carencia sentida es la de uno de los carros de recuperación *M-74*, únicas piezas derivadas del mítico carro *Sherman* de la II Guerra Mundial que estuvieron en servicio en el Ejército español. Los carros posteriores están



El obús S de 75 mm. dotó los seis tanques *Schneider CA-1* llegados a España, de los que no ha sobrevivido ninguno.



Los años 40 conocieron el empleo preferente de carros y artillería ATP alemana. A la dcha., el FT-17 del MUMA, restaurado y funcionando.

bien representados: el ligero *M-41*, así como el obús *ATP* derivado *M-44*, al igual que los tanques medios *M-47*, *M-48* y *M-60* varios en versiones modernizadas en España (ver recuadro).

El MUMA muestra también varios *ATP*, como el raro *M-55*, del que solo llegaron cuatro en 1974 y que nunca acabaron por encuadrarse en ninguna unidad operativa.

Mucho más empleados han sido los *M-108* (105 mm.), su casi gemelo el *M-109* (155 mm.) y los enormes *M-107* y *M-110*, con obuses de 175 y 203 milímetros, respectivamente, así como el recuperador *M-578* sobre idéntica barcaza.

A partir de los años 70 el Ejército español simultaneó los carros estadounidenses con otros modelos nuevamente de origen francés y luego alemán e italiano. El MUMA conserva diversas versiones del *AMX-30*, uno de los medios acorazados más longevos en España. Pieza única en el mundo es «el Niño», un prototipo que se modificó para dotarle de nuevo motor y transmisión que evitaran los problemas del material francés original.

Fuera ya del museo de *El Goloso*, puesto que aún están en servicio, los últimos 25 años de los sistemas acorazados en España han estado marcados por el empleo de los carros de combate pesados *Leopard 2A4* y *Leopardo 2E*,

y por el Vehículo de Reconocimiento de Caballería *Centauro*, un potente carro sobre ruedas.

### OTROS CARROS HISTÓRICOS

Algunos de los medios que han jalonado el siglo de existencia de los sistemas acorazados en España se conservan también fuera del MUMA, convertidos en monumentos que ornatan diferentes academias y unidades del Ejército.

Además de la de *El Goloso*, la Colección Museográfica del Regimiento de Caballería *España 11*, en Zaragoza, reúne otra magnífica muestra de medios que han servido desde los años 50 en este Arma. Entre sus mejores piezas dispone de un carro *M-24* y la totalidad de las versiones del Vehículo de Exploración de Caballería, el popular *VEC* español.

Por lo que respecta a la Infantería de Marina española, ha empleado a lo

largo de los años y continúa utilizando muchos medios semejantes a los del Ejército, como los carros *M-48* o, aún hoy, los *M-60 A3 TTS* y el obús *ATP M-109A2*. Pero su panoplia incluye también algunos sistemas aún en servicio solo presentes en esta fuerza, como el vehículo de municionamiento y apoyo *M-992*, que emplea igual chasis que el citado obús al que complementa, o un único carro recuperador *M-88A* en España, sobre barcaza del *M-48*.

Históricamente fueron empleados también en exclusiva por la Infantería de Marina el cañón autopropulsado *M-56 Scorpion* y el obús *ATP M-52*, sobre chasis *M-41*. Muy conocido ha sido el carro ligero de procedencia británica *Scorpion* —que no debe confundirse con el citado *M-56*—, que se mantuvo en servicio hasta 2004.

A pesar de estos y otros muchos medios específicos de asalto anfibio empleados a lo largo de los años, hoy la Infantería de Marina solo conserva como monumentos dos carros *Scorpion* en la Escuela de la especialidad en Cartagena y en la Sala Histórica del Tercio de Armada (San Fernando, Cádiz), y otros tantos *M-48* en dicho acuartelamiento y en la cercana Escuela de Suboficiales de la Armada.

Alfredo Florensa

Fotos: Helène Gicquel y Colección Domínguez Llosa

*El primer carro español pesaba 6.500 kilos, frente a los 62.500 del actual Leopardo*