

# HISTORIA ACORAZADA

Dos museos, en Madrid y Zaragoza, conservan y exponen los vehículos de combate que han equipado a las unidades acorazadas españolas en sus noventa años de existencia

En la base militar de *El Goloso*, hogar de la Brigada de Infantería Acorazada (BRIAC) *Guadarrama XII*, abre sus puertas desde el 15 de febrero, tras su inauguración por el general Miguel Alcañiz Comas, jefe del Mando de Fuerzas Pesadas, el Museo de Medios Acorazados (MUMAC) del Ejército.

En él se conserva, presenta y expone, a través de sus medios materiales, la historia de las unidades acorazadas españolas, rindiendo homenaje de reconocimiento a los hombres que las dotaron y sirvieron a lo largo de sus noventa años de continuada actividad, de los hechos de armas que han jalonado su existencia desde el lejano 1921 hasta su vibrante modernidad de hoy.

## ESPIRITU Y VOCACIÓN

Este museo, hoy una esperanzada realidad tras muchos años de espera, se debe al entusiasmo, el interés; a la afición de muchos por todo lo qué es y representa el «mundo de los blindados, de los carros» y de manera destacada el romántico espíritu de veteranos carristas, no por edad, sino por vocación.

Hombres como el propio general Alcañiz —tanto al frente de la BRIAC XII como en su actual destino—, el hoy jefe de la Brigada *Guadarrama XII*, Fernando López del Pozo y, particularmente,

el coronel Francisco José Dacoba Cerviño, anterior jefe del RIAC *Alcázar de Toledo 61*, y «padre» indiscutible del MUMAC, supieron vencer las «pegas» y sumando voluntades alumbraron este nuevo Museo de Medios Acorazados.

Sobre la base de la Colección-museo de Unidades Acorazadas, que durante años ornamentó los jardines de la base de *El Goloso*, surgió el MUMAC, materializado en una moderna y amplia ins-

*El MUMAC  
es una realidad  
gracias al interés  
que generan los  
blindados*

talación, con un triple fin. El primero es reunir y exponer los medios acorazados —las plataformas diríamos hoy—, los materiales, el armamento y el equipo que dotaron a aquellas unidades. Historia de España, junto con esos materiales y que tienen, a su vez, pasados propios.

Por derecho propio, preside la amplia sala desde su centro el carro ligero *Renault FT* modelo 1917, el primero emplea-

do en España. Éste es ahora el emblema de las unidades acorazadas españolas.

El *FT* hizo su aparición durante la I Guerra Mundial, significando un importante avance en la concepción y diseño de los carros de combate, por lo que puede ser considerado como el primer carro moderno. Estuvo presente en distintos frentes de la Gran Guerra y fue usado por varios ejércitos del mundo.

## LOS ONCE PRIMEROS

En España combatieron once unidades, armadas con ametralladoras de 7 mm, en la campaña de Marruecos y en Alhucemas, volviendo a hacerlo en la guerra de 1936, como el *Char d'assault* de torre troncocónica —o *Girod*— con cañón *Puteaux SA-18* de 37 mm (primera ficha de la página 65).

También lo hicieron los aproximadamente 150 carros *Veloce Fiat-Ansaldo 33* y *CV-35* —posteriormente *L-3/33* y *L-3/35*, italianos—, como lo expuesto, armados con dos ametralladoras gemelas *Fiat 35* de 8 mm. Llegaron a España entre agosto y septiembre de 1936 integrados en el «Reparto Carrista del Corpo di Trupe Volontaria» (CTV). Tras la guerra formaron parte del Regimiento de Carros de Combate (RCC) n° 4.

Aliado de ellos fue el *Panzerkampfwagen I Ausführung B* [Pz.Kpfw. (MG) I Ausf.B] o, lo que es lo mismo, «carro de comba-

te acorazado de ametralladora modelo I serie B», una de las joyas del MUMAC y «oscuro objeto de deseo» de otros museos foráneos dado que, según el documento *Preserved German Tanks: A7V to Pz.IV*, sólo quedan en el mundo tres *panzer IB* y están en *Aberdeen Proving Ground* (EEUU), *Kubinka* (Rusia) y en *El Goloso*.

### EL «NEGRILLO»

En el Ejército, tal tesoro fue conocido durante años como «negrillo» y «carro *Maybach*», y llegó a España con otros de estos *panzer* en febrero de 1937, montando una torre giratoria con dos ametralladoras *Dreyse MG.1-3* de 7,92 mm.

A ellos se enfrentaron inicialmente los soviéticos ligeros *Tankov 26 Obrazom 1935 Goda* que, por influencia sajona, son universalmente conocidos como *T-26B*. Sin duda, el mejor y más potente carro de los que combatieron en España, por su armamento y por su mecánica y blindaje.

Los *T-26B* tenían una tripulación de tres hombres y estaba armado con un cañón de 45/44 mm modelo 32 y una ametralladora coaxial *Degtyarev DT-36* de 7,62 mm. Al término de la guerra, su gran número, próximo a los 300, dotó a los nuevos regimientos de Carros de Combate del Ejército hasta mediados de los años 50. De los dos del MUMAC, uno mantiene el mimetizado y los colores del Ejército Nacional; el otro, del tipo *T-26TU*, con radio y antena tubular circular, conserva la pintura y signos de las Fuerzas Blindadas del Ejército popular Republicano (EPR).

En un salto de 18 años el visitante llega a la «Ayuda Americana» (AYAM), tras la firma de los acuerdos de 1953 entre España y Estados Unidos. Su primer representante en el MUMAC es el transporte semioruga acorazado de personal *White M-5A1* o *M-5A1 Half-*



El CCL M-41 —modelo de carro de combate estadounidense de la imagen— equipó en España a las unidades acorazadas, tanto de Infantería como de Caballería.

*Track, Personnel Carrier*, de los que el ET recibió 350 de nueve tipos. Con la designación española de «Camión Oruga Blindado» (COB) —o «*carriers*»— se equiparon los regimientos de Carros de Combate y de Infantería Motorizada, el Grupo de Dragones de *Alfambra* de Caballería y Grupos de Artillería de Campaña de la División Acorazada. El expuesto se encuentra en perfecto estado de marcha y desfila en los actos conmemorativos de la BRIAC XII.

### HECHO EN ESPAÑA

El único fondo expuesto 100 por 100 español es la pieza de artillería autopropulsada de 75/40 *Verdeja*. Su desarrollo se acometió en 1945, basándose en el prototipo del *CC Verdeja-I*, diseñado en 1938 por el capitán de Artillería Félix Verdeja, jefe de la Compañía de Talleres de la Agrupación de Carros de Combate (ACC).

Para la construcción de la pieza de artillería se modificó el *Verdeja-I*, suprimiéndole la torre y cortando la parte superior y posterior del casco para situar el mon-

taje de la pieza al tiempo que se colocaba un escudo envolvente frontal y lateral.

En el centro de la sala, en montaje en candelero, está el cañón *SECN.75/40RR n.º 3* de 75/40 mm.

### LOS ALEMANES

Toca el turno a los alemanes del museo. Ambos llegaron durante la paz y en un intento de modernización de los conceptos y las unidades acorazadas españolas. En 1943, una misión militar española estudio en Alemania la organización, empleo y materiales de las *Panzerwaffen*, tras lo que estableció un acuerdo de cesión-adquisición de armamento y material, en el que figuraban algunos medios acorazados.

En virtud del mismo convenio, se adquirieron diez cañones autopropulsados o de asalto de 75/48 mm, cuya designación alemana era 7,5 cm *Sturmgeschuetz K40 (L/48) Ausführung G-III (Sd. Kfz-142/IF)*. Estos cañones de asalto respondían a la necesidad sentida por el Ejército alemán de contar con una pieza



## En «El Empecinado»

Con este histórico sobrenombre de Juan Martín Diez, uno de los más brillantes y eficaces guerrilleros de la Guerra de la Independencia española, que alcanzó el empleo de mariscal de campo (general de división), se conoce a la base militar de la localidad vallisoletana de Santovenia de Pisuerga, donde tiene su sede el Regimiento de Caballería Ligero Acorazado *Farnesio 12*. Allí, en la avenida de acceso al acuartelamiento, el RCLAC 12 ha desplegado una interesante muestra de algunos de los medios de combate que a lo largo de los años dotaron e imprimieron carácter acorazado a las unidades de la Caballería española.



J. Mazarrasa

### CARRO LIGERO DE ASALTO *RENAULT FT* MODELO 1917

- País de origen: Francia.
- Año: 1917.
- Constructor: *Automobiles Louis Renault*.
- Tripulación: jefe de carro-tirador y conductor.
- Peso en combate: 6.700 kg.
- Largo: 4,94 m.
- Ancho: 1,74 m.
- Alto: 2,14 m.
- Velocidad: 7,7 km/h.
- Radio de acción: 39 Km.
- Motor: *Renault* de gasolina, cuatro cilindros, 60 CV.
- Armamento: ametralladora *Hotchkiss* de 7 mm modelo 1914.
- Munición: 4.800 cartuchos.
- Blindaje: acero de 6 a 16 mm.

Se construyeron 3.530 carros, de los que España adquirió uno en 1919, once en 1921 y seis más en 1925. Todos con la ametralladora reglamentaria española *Hotchkiss* de 7 milímetros.



J. Mazarrasa

### CARRO DE COMBATE LIGERO MODELO I SERIE B *PANZERKAMPFWAGEN I AUSFÜHRUNG B*

- País de origen: Alemania.
  - Año: 1935.
  - Constructor: *Krupp, Man, Henschel, Daimler-Benz* y *Wegmann*.
  - Tripulación: jefe de carro-tirador y conductor.
  - Peso en combate: 6.000 kg.
  - Largo: 4,42 m.
  - Ancho: 2,06 m.
  - Alto: 1,72 m.
  - Velocidad: 40 km/h.
  - Radio de acción: 115 km.
  - Motor: *Maybach NL38 TR* de gasolina, seis cilindros, 100 CV.
  - Armamento: dos ametralladoras *Dreyse MG I-3* de 7,92 mm.
  - Munición: 1.525 cartuchos.
  - Blindaje: acero de 6 a 13 mm.
- España comenzó a recibir el modelo a partir de octubre de 1936. A lo largo de la guerra llegaron unas 250 unidades.



R. Famesio

### CARRO DE COMBATE LIGERO *T-26* MODELO 1933 *TANKOV 26 OBRAZOM 1933 GODA*

- País de origen: Unión Soviética.
  - Año: 1933.
  - Constructor: *Gorki Avtomobilyi Zavod (GAZ)*.
  - Tripulación: jefe de carro-cargador, tirador y conductor.
  - Peso en combate: 9.400 kg.
  - Largo: 4,62 m.
  - Ancho: 2,44 m.
  - Alto: 2,24 m.
  - Velocidad: 30 Km/h.
  - Radio de acción: 225 Km.
  - Motor: *GAZ T-26* de gasolina, cuatro cilindros horizontales, 91 CV.
  - Armamento: cañón de 45/44 mm modelo 1932; ametralladora coaxial *Degtyarev DT-36* de 7,62 mm.
  - Munición: 122 disparos de 45 mm; 1.400 cartuchos de 7,62 mm.
  - Blindaje: acero de 7 a 16 mm.
- Se encuentra en España desde septiembre del 36.

móvil acorazada capaz de avanzar con la infantería para neutralizar los puntos fuertes que se opusieran a su progresión.

Todos ellos fueron construidos sobre el *Panzer III*, al que se sustituyó la torre por una superestructura blindada fija en cuyo interior y centro se montó un cañón *KwK-40* de 75 milímetros y 48 calibres.

#### FUE EL FAVORITO

Junto a la pieza de este modelo del museo figura uno de los carros de combate con «mejor prensa» y mayor aprecio en su momento en España. Éste, a pesar de su corto número, es un referente en la modernización del Arma Acorazada española: el *Panzerkampfwagen IV Ausführung H*, construido por *Krupp* en marzo de 1943. Fue el único fabricado durante toda la II Guerra Mundial, en mayor cantidad y el más usado, como carro y en calidad de base para otros materiales.

En febrero de 1944 llegaron a España 20 unidades que fueron destinadas a

los dos regimientos de carros n° 61 y n° 62 de la recién creada División Acorazada. Más adelante se reunieron todos en el Regimiento *Alcázar de Toledo 61*, donde convivieron, primero, con los soviéticos *T-26B* y, más tarde, con los estadounidenses *M-47*. Después pasaron a Caballería y en 1965, ya de baja, se vendieron 17 a Siria, que los usó en la Guerra de los Seis Días (1967). No obstante, aún se conservan tres en diferentes cuarteles.

*Los cañones de asalto respondían a la necesidad de contar con una pieza de artillería móvil y acorazada*

#### CAÑONES CONTRACARROS

Frente a esos blindados, el MUMAC expone cañones contracarros que combaten y neutralizan esos carros. Ejemplo de ello es el cañón español de 40 mm modelo 1933, es decir, el *Ramírez de Arellano*, de acompañamiento y contracarro de 40/27 mm, diseñado en 1927 por el comandante de Artillería que le da nombre.

También se expone el contracarro soviético de 45/44 mm modelo 32. En España procedente de la URSS desde abril de 1937 fue mejorado por la SECN de Sestao y estuvo en servicio durante muchos años junto a la versión nacional denominada *CCC.45/44 Placencia*.

Otra joya es el 7,5 cm *Panzerabwehrkanone (PaK) 40 (L/46)* o cañón contracarro de 75/46 mm recibido en 1944 dentro del Programa *Bär* y destinado a las Compañías de Cañones Contracarros, donde estuvieron en servicio hasta 1977.

Más moderno es el cañón contracarro español de 60/50 *Placencia de las Armas*



J. Mazarrasa

### CARRO DE COMBATE LIGERO VERDEJA

- País de origen: España.
  - Año: 1940.
  - Constructor: capitán Félix Verdeja Bardales, Maestranza de Artillería de Madrid.
  - Tripulación: jefe de carro-tirador, cargador-operador de radio y conductor.
  - Peso en combate: 6.500 kg.
  - Largo: 4,498 m.
  - Ancho: 2,152 m.
  - Alto: 1,572 m.
  - Velocidad: 44 Km/h.
  - Radio de acción: 220 km.
  - Motor: Ford V-8 modelo 48 de gasolina, ocho cilindros en V, 85 CV.
  - Armamento: cañón de 45/44 mm modelo I 1939; dos ametralladoras Dreyse MG I-3 de 7,92 mm.
  - Munición: 72 disparos de 45 mm; 2.500 cartuchos de 7,92 mm.
  - Blindaje: acero al cromo-níquel-molibdeno. De 7 a 25 mm.
- Origen del cañón autopropulsado de 75/40 mm (1945).



Manuel Arias

### AUTOAMETRALLADORA BLINDADO LIGERO UNL-35

- País de origen: España.
  - Año: 1937.
  - Constructor: fábrica nº 22. Unión Naval de Levante.
  - Tripulación: jefe-tirador de proa, tirador de torre y conductor.
  - Peso en combate: 2.300 kg.
  - Largo: 3,871 m.
  - Ancho: 1,903 m.
  - Alto: 2,387 m.
  - Velocidad: 55 Km/h.
  - Radio de acción: 230 km.
  - Motor: Z/S-5 de gasolina, seis cilindros en línea, 73 CV.
  - Armamento: dos ametralladoras Napo de 7,62 mm.
  - Munición: 1.500 cartuchos de 7,62.
  - Blindaje: acero de 8 mm.
- Diseño de la Comisaría de Armamento y Municiones bajo la dirección del coronel ingeniero Alimov. 120 unidades para la Brigada de Blindados republicana. Los nacionales usaron las capturadas.



J. Mazarrasa

### CAMIÓN BLINDADO C-15A TRUMPHY TRUCK, 15-cwt, 4x4 ARMOURED GM C-15A

- País de origen: Canadá.
  - Constructor: General Motors Corporation of Canada.
  - Año: 1943.
  - Tripulación: el conductor y siete fusileros.
  - Peso en combate: 5.346 kg.
  - Largo: 4,75 m.
  - Ancho: 2,33 m.
  - Alto: 2,31 m.
  - Velocidad: 72 Km/h
  - Radio de acción: 715 km.
  - Motor: GMC-270 de gasolina, seis cilindros en línea, 104 CV.
  - Armamento: en España, una o dos ametralladoras Alfa modelo 43 ó 55 de 7,92 mm o MG-42/58 de 7,62.
  - Munición: 1.500 cartuchos de 7,92-7,62 mm.
  - Blindaje: acero de 6 a 14 mm.
- Se adquirieron 150 en 1948 para tractores de artillería, después se usaron como transporte.

modelo 1951 desarrollado por esta empresa guipuzcoana a partir de 1953. En 1954 entraron en servicio 144 unidades.

Otra pieza, sin ser específicamente contracarro, es el cañón sistema *Nordenfelt* de 57 mm de tiro rápido desarrollado por la *Maxim-Nordenfelt Company Ltd.* hacia 1888 como artillería secundaria naval. El fondo del MUMAC es un *Mark II* con número de fabricación del tubo *Nordenfelt 5265* y afuste naval fabricado por *Vickers-Maxim* en Placencia de las Armas con núm. 7455. Éste fue montado en un tren blindado durante la guerra de España.

#### Y ADEMÁS...

Documentos, fotografías, armas, municiones, uniformes carristas, elementos, equipos, aparatos, órganos de los carros y medios acorazados completan y amplían el conocimiento y la realidad que representan los «medios pesados» observados en una segunda sala del MUMAC.

Todo ello responde a la finalidad número dos de este museo, qué es la conservación y mantenimiento de esos materiales, de las piezas y fondos históricos, en unas condiciones de veracidad y exactitud que permitan a estudiosos, interesados, amantes y aficionados actuales y futuros, el disfrute visual de los mismos y el conocimiento de su historia y vicisitudes,

*Documentos,  
armas, uniformes  
y municiones  
completan el  
conocimiento de  
los medios pesados*

de las unidades a las que dotaron, de sus esquemas de pintura, mimetizados, distintivos, marcas y numeraciones tácticas.

En tal sentido, se encuadra la rehabilitación y recuperación de su movilidad para «devolverles a la vida operativa» en cuanto a su capacidad de moverse y participar en actos y desfiles conmemorativos. Rescatando así imágenes, sonidos, ambiente acorazado con las evoluciones de esos *Panzer-IV*, *AMX-50*, o de los estadounidenses *M-60A3TTS*, *M-47* y *M-48*, acompañados por un *Half-track M-5A1* o un obús autopropulsado de 203 mm.

Pero el MUMAC no son sólo los «grandes divos», los blindados, también hay elementos para su contemplación y el conocimiento, como la ambientación carrista con dioramas, la proyección de imágenes, los paneles explicativos, el almacén «reserva» de fondos y su guía.

Porque este museo es un ente vivo, que recoge y refleja el buen hacer de los



La sala principal del Museo de Medios Acorazados, con sede en la base de *El Goloso* de Madrid, exhibe los medios blindados utilizados por las unidades acorazadas españolas durante su primer tercio de siglo de existencia.

carristas españoles, de sus unidades y medios, de sus más de noventa años de historia, que merece una detallada visita, que ningún aficionado a este único mundillo acorazado puede obviar. Para saber de él, sólo hay que dirigirse a [ofcom\\_briacxii@et.mde.es](mailto:ofcom_briacxii@et.mde.es) o al 916 599 300 ext. 6473. A buen seguro, una opción interesante.

### CABALLERÍA, TAMBIÉN

Pero la Infantería no combate sola. A su lado, con igual empeño, haciendo honor al «espíritu jinete» progresa la Caballería. Su objetivo ha sido la actual Colección de Medios Acorazados de la BRC *Castillejos II*, que aún los modelos que «convivían» en la Base *San Jorge*, sede de la brigada.

Para su materialización la zona central de la base fue transformada en un amplio paseo de fácil acceso, tanto para la mejor y óptima contemplación de los

vehículos, como para situarlos con la necesaria holgura sin interferirse y permitir a los visitantes circular entre ellos.

Junto a ese núcleo central, en las explanadas de acceso a los regimientos de la BRC II, como parte también de la colección, se situaron algunos medios existentes por partida doble, asignados a las unidades para su recuperación, mantenimiento y «personalización», es decir, para «vestirlos» y uniformarlos como en su años de servicio, con numerales, signos tácticos, escudos, pintura y mimetizados.

Ésta es una labor que comprende también la búsqueda y recuperación de sus historiales, principalmente como medios de Caballería, para crear una base documental que permita el conocimiento y la divulgación de la historia de esos medios.

La Colección de Medios Acorazados de la BRC *Castillejos II* inició su anda-

dura con un número variable de carros y vehículos entre los que había *M-47E*, *AMX-50EM2*, *M-41*, *M-48A5*; así como un no menos veterano camión *GMC CCKW-555* transformado en adral y un *LR-109M*, a los que se ha sumado un *Dodge M57* 4x4 de 3/4 de tonelada, restaurados los tres.

Las gestiones en otros centros dieron pronto sus frutos. En poco tiempo se incorporaron dos vehículos de exploración de Caballería (VEC) prototipos, un carro de recuperación *M-47ER*, de la vecina Academia General Militar se recibió un *T-26*, y se «rescató» un *AML-245 HE-60* del Parque de mantenimiento de vehículos-ruedas 1, de Torrejón de Ardoz (Madrid).

### FAMILIA AL COMPLETO

Más adelante llegaron sendos VEC *TC-20* y *TC-25*, localizados en las agrupaciones de apoyo logístico n. 61 de Valladolid y n. 41 de Zaragoza, respectivamente; posteriormente, se sumó uno más con torre *H-90*, completándose la familia VEC.

En cartera, queda una lista ambiciosa de «adquisiciones» que han dotado a las unidades de Caballería, como los *Pz. IVH*, los *TOA* (transporte oruga acorazado), *M-115*, *M-8*...

Hoy día la Colección de Medios Acorazados de la *Castillejos II* merece un desplazamiento hasta la zaragozana Base *San Jorge*. Reúne 3 vehículos de ruedas ligeras, 6 autoametralladoras, 17 carros, 3 transportes acorazados y 9 piezas de artillería remolcada y autopropulsada. Su visita, que tampoco debe obviar ningún buen aficionado carrista, puede solicitarse a su Oficina de Comunicación Pública: [ofcom\\_brcii@et.mde.es](mailto:ofcom_brcii@et.mde.es).

Javier de Mazarraza Coll

## Dos versiones de la cadena



Una de las particularidades del *Verdeja* era su cadena u oruga de rodaje. Habitualmente las cadenas de los carros tenían en la cara interna de los eslabones un diente o «pico» que corría entre las ruedas dobles de apoyo. El capitán Verdeja que, en su época de jefe de la Compañía de Taller de la ACC, había sufrido los frecuentes descarrilamientos de los *T-26B* rusos (imagen izda.) y *Pz. I* alemanes, diseñó los eslabones de la cadena de su carro de manera que al estar unidos formasen una canal por cuyo interior rodaban las ruedas de apoyo sin descarrilar, a la derecha.