

Comunicación: *Algunas cuestiones sobre el T-26, la República Española y la Francia de mayo de 1940.*

Ponente: Pedro A. García Bilbao.

Nos encontramos en el siglo XXI, han pasado casi 70 años desde la Guerra Civil Española y España vive sus días en un sistema democrático y constitucional. Los valores democráticos y liberales han logrado convertirse en los inspiradores cotidianos de la convivencia después de una historia intensa que se remonta a la Constitución de Cádiz de 1812, pasa por las luchas por afianzarlos en el siglo XIX, el fracaso de la modernización y construcción de un sistema constitucional estable que no quiso apoyar la Restauración de 1874 cuando el Rey Alfonso XIII consintió el golpe primorriverista, por el asesinato de la esperanza representada por la IIª República y por una Guerra Civil atroz que se prolongó durante largas décadas en una dictadura reaccionaria y genocida, profundamente antiliberal y antidemocrática. Resulta curioso comprobar que los últimos intentos por recuperar la memoria histórica democrática del pueblo español se vean simultaneados por una intensa campaña de revisionismo histórico que busca denigrar la tradición republicana y justificar y legitimar una guerra y la dictadura posterior. Es en este marco de combatir la propaganda y la intoxicación revisionista que no atiende a razones y se cobija en la impunidad de los crímenes de la dictadura consecuencia de nuestro peculiar modelo de transición hacia la democracia, que esta aportación se hace, consideramos, necesaria. La historia del uso de un artefacto bélico, el carro de combate de origen ruso T-26, nos sirve de hilo conductor para algunas consideraciones necesarias para aclarar cuestiones relativas a los actores, factores determinantes y el desenlace de la Guerra Civil.

El T-26 debe su fama a su uso en la Guerra Civil Española (GCE) donde se recibieron un total de 281 unidades (modelo T-26B1), aunque se empleó ampliamente en la Guerra Ruso Finlandesa de 1940, en los combates en Siberia entre soviéticos y japoneses de 1938 y también en los inicios de la agresión nazi a la URSS. Estaba basado sobre un modelo de la Vickers que los técnicos soviéticos estudiaron en detalle y adaptaron a sus necesidades, pasando a construirlo bajo licencia; su moderno sistema de suspensión, para lo que era su época, y su apuesta por un cañón de tiro rápido fueron sus características más nombradas. Quizá fue uno de los tres mejores carros de la época de entreguerras, mostrando claras las trazas básicas de lo que sería la línea de evolución posterior de los carros modernos.

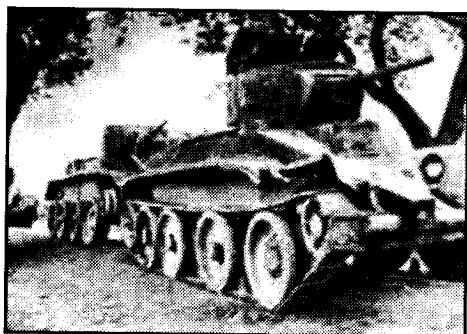
Heinz Guderian, en un pequeño opúsculo⁹ sobre guerra de blindados que publica inmediatamente antes de la GCE ya señala las características del carro ideal; este debe reunir una excelente relación peso/potencia de motor, capaz de moverse a buena velocidad en carretera y con prestaciones en campo abierto aceptables para guerra de movimientos, un cañón de tiro rápido con proyectiles perforantes (letal frente a todos los carros de su época), radio (en los carros de mando al menos) y autonomía de acción. Es decir, Guderian apuesta por el carro rápido y autónomo en cierta medida, pues su concepción de la guerra moderna se basaba en la imprescindible cooperación interarmas para apoyar a sus carros. En esa obra Guderian dedica un espacio a valorar el carro Vickers y señala que reúne gran parte de esas características aunque le falta capacidad de fuego y autonomía. La versión soviética, el T-26, mejoró notablemente las prestaciones originales y entre 1936 y 1939, los años de la GCE precisamente, fue uno de los mejores carros.

Resumiendo, el T-26, dentro de sus prestaciones —propias de su época— era un carro capaz de moverse con cierta capacidad campo a través, bien por carretera, bastante cómodo de manejar (siempre en comparación con los anteriores a él), capaz de comunicarse por radio¹⁰ (y con ello apto para actuar de forma coordinada con otros carros o con infantería), pero sobre todo era capaz de obtener la supremacía sobre otros carros en el campo de batalla gracias a su excelente cañón... Si unimos a todo ello su ágil y moderna línea, que destaca por lo moderno de su diseño en el irregular contexto de la GCE (en la que convivieron modelos y prototipos muy modernos con piezas obsoletas), podremos comprender gran parte de su éxito de imagen.

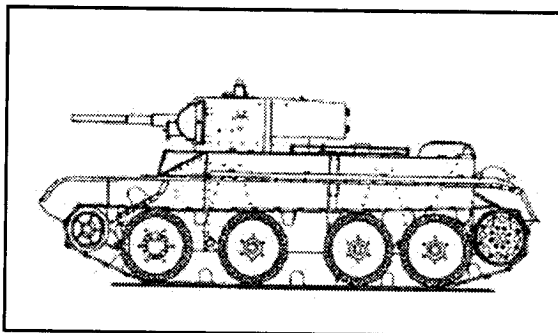
Digo imagen porque gran parte de las expectativas que levantó en su momento, pero también ahora entre estudiosos o interesados de los aspectos militares de la GCE, no resisten un análisis en más detalle. Es cierto que el T-26 era notoriamente superior a cualquier otro carro de los que prestaron servicio en la GCE en cualquiera de los bandos, exceptuando al BT-5 también soviético y que en mucho menor número y de forma experimental luchó a su lado. De hecho el T-26 se impuso en prácticamente todos los encuentros que libró con blindados italianos o alemanes, hasta un punto tal que el mando rebelde recomendó eludir el choque directo siempre que fuera posible y hacer recaer en la artillería AT la misión de contener a los blindados republicanos. Las lecciones de Seseña (contra tanquetas Ansaldo italianas; entre ellas algunas lanzallamas muy efectivas) o del intento de forzar el paso del Manzanares más las acciones en torno a la carretera de la Coruña

9 GUDERIAN, H., *Las tropas acorazadas y sus cooperación con otras armas*, Impr. Aldecoa, Burgos, 1944 [4ª ed.]

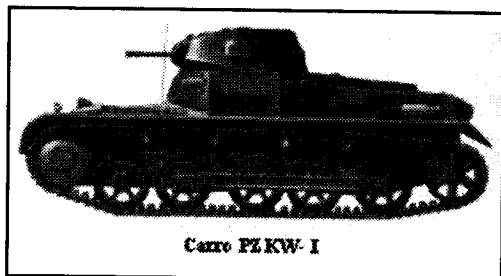
10 El T-26 llevaba una radio de onda corta en algunos de sus modelos. Se disponía en los carros de mando: la antena semejaba una barandilla en torno a la parte de atrás de la torreta.



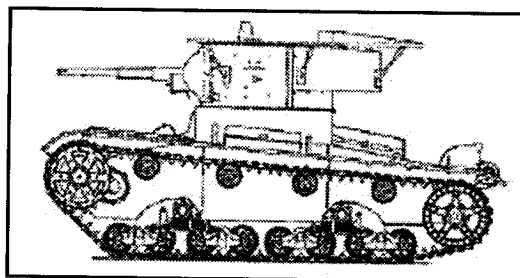
Carros BT (área de Zaragoza, 1937)



Perfil del carro DT-5



Carro PzKw-1



Perfil del carro T-26

durante el asalto a Madrid de otoño del 36 (frente a los PzKw-1 alemanes), mostraron claramente que un duelo directo con aquellos sus contrincantes, los T-26 no tenían rival. De todos los combates en los que participó hubo uno en el que su precaria superioridad táctica logró ayudar decisivamente en una victoria estratégica: la batalla de Guadalajara en abril de 1937.

Los T-26 en Guadalajara se encontraron en un terreno idóneo para su uso; una llanura cubierta de bosque bajo en lo alto de la meseta de Trijueque; llegaron al combate en pesados camiones de transporte y se desplegaron rápidamente; la niebla, las encinas y robles ayudaron a camuflar su perfil frente al enemigo, el frente era flexible y las posiciones no estaban fortificadas, actuaron arropados en sus flancos por una notable masa de infantería propia que buscaba su protección y, al tiempo, les protegían, su avance se hizo en condiciones de superioridad aérea y las tanquetas Ansaldo italianas de limitada capacidad de fuego no eran enemigo ante la superioridad de su cañón de tiro rápido, fue la única batalla en la que contaron con unas condiciones óptimas para imponerse de forma decisiva, gran

parte de la carnicería sufrida por las tropas italianas se debió a su certero fuego. Si observamos el desarrollo concreto del combate en la meseta de Trijueque, veremos que incluso entonces el carro se veía muy limitado en sus prestaciones. La ruptura inicial del frente por la masa enemiga tomó a algunas unidades de carro en segunda línea o cercanas al frente; los carros ayudaron a retrasar el avance y, es el caso de la compañía con base en Fuentes de la Alcarría (entre Brihuega y Torija), merced a la decisión de sus dotaciones y un entorno propicio, la actuación de los T-26 impidió un avance motorizado enemigo que hubiera podido ser decisivo. Estos hechos, no obstante, pudieron tener lugar por circunstancias muy especiales de superioridad táctica coyuntural que no se darían posteriormente. La explotación del éxito defensivo de Guadalajara no fue posible por la propia debilidad de recursos del EPR, que no disponía de una reserva para la maniobra en persecución, quedando agotadas las fuerzas tras los combates, incluidos los carros y sus dotaciones tras haber hecho frente con efectivos muy limitados a un Cuerpo de Ejército completo con tres divisiones italianas y una cuarta española. Guadalajara, no obstante, fue el gran combate del T-26 como triunfador y buena parte de su mito viene de su papel en esa batalla.

De esta imagen de carro superior algunos analistas interesados han querido obtener conclusiones que van más allá del análisis sereno sobre capacidades técnicas y usos militares. Se nos viene a decir que cómo es posible que con carros así la república fuera derrotada en el campo de batalla... y se siembra la duda cuando no la infamia sobre la capacidad militar republicana y su moral de lucha.

¿Era realmente el T-26 un carro superior? ¿Un carro capaz de lograr la superioridad en el campo de batalla? ¿Se empleó de forma tan desastrosa como para no aprovechar sus capacidades? Contestar a estas preguntas y evaluar el empleo de los blindados en la GCE dentro de la historia de la guerra sería algo de indudable interés pero excede la oportunidad de este artículo, aunque no desdeñó la posibilidad de afrontar el empeño algún día con más calma.

Baste decir que la superioridad en el campo de batalla es un concepto multifactorial. Carro contra carro en aquellas fechas, el T-26 era superior sin lugar a dudas, pero en el campo de batalla de la GCE el T-26 no estaba en condiciones de imponer ninguna superioridad salvo puntualmente, en situaciones tácticas concretas. Además ¿recuerda alguien que los motores del T-26 tenían una duración de uso de entorno a las 300 horas? Un tiempo de uso que en las durísimas condiciones de lucha en España se vio pronto muy superado con graves secuelas de averías y fallos técnicos inevitables. ¿O se recuerda que los carros vinieron con instructores para formar tripulaciones españolas y que ante la angustiosa situación militar se vieron obligados a entrar a combatir directamente si dar tiempo a formar personal en los primeros momentos y desde luego sin ensayar con la infantería acciones combinadas?

Lo que ocurría era que los medios blindados enemigos, los Pzkw-I, las tanquetas Ansaldo, eran «peores» que el T-26 en cuanto a prestaciones, pero las condiciones tácticas

de su uso eran más favorables; es decir, cuando los «negrillos» (apodo coloquial de los Pzkw-I en el bando nacional) salían al asalto, lo hacían con el fondo de una brutal superioridad artillera de sus líneas y cubiertos por una poderosa aviación, y frente a un enemigo republicano con medios limitados de defensa. El T-26 nunca luchó así, salvo quizás en Guadalajara; al T-26 se le pedía que lograra una superioridad estratégica imposible, no que la aprovechara, pues nunca la tuvo.

A quienes se dejan fascinar por la airosa figura del T-26 y obtienen en ocasiones conclusiones apresuradas debemos recordarles que el T-26 era vulnerable a todas las piezas de artillería, de cualquier calibre, presentes en la GCE; es más, el fuego de ametralladoras pesadas a corta distancia podía incapacitar a los carros por avería o por heridas a sus tripulantes. Nada de esto impedía que no fuera un adversario temible para la infantería o los carros enemigos en campo abierto, pero su empleo en la línea del frente como apoyo de la infantería en operaciones de asalto (con pretensiones de ruptura o no) ponía en juego sus limitaciones; ante posiciones establecidas, con líneas de tiro cruzado de cañones AT y con apoyo artillero defensivo, el T-26 naufragaba; el T-26 debía suplir la crónica falta de fuego ofensivo que sufría el Ejército Popular Republicano (EPR), es decir, que se acudía al T-26 para compensar la inferioridad estratégica del EPR en medios de fuego mediante acciones tácticas a cargo de los carros en sectores concretos del frente. Era éste un cometido que excedía sus posibilidades y en el que sus heroicas tripulaciones pagaron un elevado tributo de sangre. Dicho en otras palabras; aunque los carros hubiesen sido empleados con un uso táctico distinto, no ya el que hoy se considere adecuado, sino entonces entre los sectores más avanzados, el T-26 presentaba carencias objetivas. Se empleó como se pudo dadas las circunstancias y en algunas ocasiones con notable éxito e incidencia en el campo de batalla, pero el margen de maniobra para su empleo idóneo era muy escaso, dadas las condiciones de inferioridad general del EPR en relación a sus adversarios rebeldes.

Como ilustración a este último aserto nos bastaría recordar que en la más audaz de las operaciones del EPR, la batalla del Ebro (julio-Octubre de 1938), la ruptura con éxito del frente y la explotación del éxito en la retaguardia enemiga tuvo que hacerse exclusivamente con infantería. Es decir, que el avance en profundidad desde el río Ebro hasta la línea de Gandesa (30 kms) no contó con apoyo de los blindados, ni de artillería (muy escasa o concentrada en la ruptura nada más), ni de aviación. Se logró disponer puentes pesados para uso de los carros apartir de las 32/48 horas al cruce del río, y para cuando los T-26 llegaron al principal punto de resistencia en la dislocada retaguardia enemiga — la población de Gandesa — el enemigo había logrado atrincherarse y estaba bien dotado de medios anticarro y artillería con el que cortar la ofensiva. En ese contexto, los T-26 poco podían hacer, su potencialidad como blindados hubiera estado en las primeras 32 horas, con los frentes abiertos y el enemigo en retirada, avanzando por los carros por las carreteras y con una importante masa de infantería propia a sus flancos; Gandesa hubiera podido ser

envuelta con apoyo de los carros a las 24 horas de la ruptura del frente, pero si no pudo ser fue, entre otras cosas, porque a esas horas ¡¡aun no habían cruzado el río!! Bastante hizo el sufrido infante del EPR en esas jornadas, no digamos en las que siguieron.

El mayor error en el uso de carros que protagonizó el EPR no tuvo como protagonista al T-26, sino al más moderno, pesado y rápido, BT-5. Tras el fracaso de la ofensiva sobre Zaragoza en 1937, reconvertida en batalla por el pueblo de Belchite, tuvo lugar en Octubre de ese mismo año un muy poco claro ataque republicano montado a partir de la llegada de un Regimiento Blindado de carros BT-5. Desde la base de carros de Archena, donde se había creado también la escuela de blindados, las unidades recién llegadas bajo el mando del coronel Kondraiev, partieron para el frente en una acción que tuvo todos los visos de haberse realizado de forma autónoma a la cadena de mando del EPR y su Estado Mayor Central.

Estos carros eran mucho más modernos y fiables que el T-26 y conformaban por entonces la espina dorsal de carros del Ejército Rojo. Estaban dotados de ruedas de goma para avanzar por carretera a alta velocidad y de cadenas para su uso todo terreno, además de ser muy rápidos, bien armados y con mayor autonomía que el T-26. Las unidades de BT-5 se concentraron para un ataque masivo cerca de Zaragoza, en Fuentes de Ebro, y se dispuso que varias compañías de infantes montasen por secciones en los carros para acompañarles en su avance en la retaguardia enemiga. La operación no se diseñó bien, se escogió un terreno poco apropiado y se saldó con una carnicería entre los infantes y la pérdida de una veintena larga de carros. Hasta la fecha se desconoce la responsabilidad última de la decisión de su empleo y del plan de su uso en ese terreno. Por el contrario, si los mismos carros hubieran estado disponibles poco antes para la ofensiva sobre Zaragoza y su uso afectado al mando de la 11 división del Tte.coronel Enrique Lister, quien logró dislocar el frente enemigo y penetrar con su infantería con éxito en la retaguardia enemiga en terreno propio para los blindados, es muy posible que hoy la historia de la GCE se tuviera que contar de otra forma.

La superioridad en el campo de batalla se logra por la combinación de medios; ofensivos, capaces de lograr una supresión de la acción defensiva del enemigo que facilite el avance propio; pero también defensivos, entre ellos los que resulten invulnerables al fuego enemigo o capaces de resistirlo y actuar a su vez prohibiendo el avance enemigo. La combinación de medios para la superioridad significa, en el campo de batalla moderno —y el de la GCE fue el primero— cooperación entre los diferentes sistemas de armas. La cooperación entre la aviación, la artillería y la infantería es vital para la supervivencia del carro y para que éste pueda poner en juego sus capacidades. la falta de la cobertura aérea, por ejemplo, incapacita a los carros para actuar. En el contraataque de Mortain (campaña de Normandía), el puño acorazado alemán pudo haber llegado al cuerpo a cuerpo con los carros de Patton y haber logrado yugular la infiltración de éstos y cerrado

de nuevo la cabeza de playa, pero la fuerza aérea aliada lo impidió; los carros no llegaron a alcanzar la línea principal. Es decir, los magníficos carros alemanes nada pudieron hacer contra el ataque aéreo: Eran superiores, eran capaces de lograr la superioridad y se emplearon de forma correcta — discutible pero correcta —, pero en la combinación de factores que establecía la superioridad en aquella campaña, el factor aéreo era clave. Michael Wittman, el legendario carrista alemán, demostró en el combate de Villers-Bocage (Normandía) un dominio total y absoluto de la doctrina táctica de uso de carros, aniquilando con su sección de Tigre-II el equivalente a un regimiento blindado completo, con decenas de carros, blindados y transportes oruga aliados destruidos; apenas unos días después, la carrera de Wittman acabó al ser alcanzado por los cohetes aire-tierra de un cazabombardero Typhon. Es cierto que investigaciones recientes parecen haber demostrado que el Tigre-II de Wittman fue objeto en realidad de una emboscada dispuesta por carros Sherman Firefly, pero esto no cambiaría el sentido de lo que pretendemos exponer: el campo de batalla de Normandía fue uno de los primeros precedentes de campos de batalla aeroterrestre en su concepción moderna; si Wittman pudo o no caer en una emboscada está en relación con su total carencia de apoyo aéreo (y eso incluye la información) de la que sí disponían sus adversarios.

En otro caso, las primeras campañas de *blitzkrieg* — la guerra relámpago de 1939-40 —, como la de Polonia y la Francia, los carros alemanes no tenían su superioridad en sus características técnicas, pues franceses (en cierto modo los polacos con sus carros checos) y británicos de la B.E.F. (el núcleo del ejército profesional británico, desplegado en Francia) tenían más carros y buena parte de ellos más potentes que los alemanes. Estos, en cambio, lograron la superioridad en el campo de batalla gracias a su concepción más moderna del uso de esos medios, concentrándolos en divisiones específicas y con objetivos de ruptura, penetración y dislocación de la retaguardia enemiga; además de esta doctrina de uso de los carros — en cuya elaboración la experiencia de la GCE fue vital, (gracias también a la habilidad y capacidad de Manfred Von Thoma, comandante de los Carros con la Condor en España y luego General con Rommel en África) el otro factor clave fue el uso de la fuerza aérea. La *Luftwaffe* de 1939-40 tenía miles de veteranos con experiencia de combate real con tácticas modernas y comprobadas en el campo de batalla... español. Efectivamente, la derrota estratégica de la *Luftwaffe* a lo largo de la 2ª Guerra Mundial nos lleva muchas veces a olvidar sus éxitos iniciales en los que la experiencia de España resultó crucial. En España, la moderna fuerza aérea alemana demostró que resultaba clave la coordinación estrecha entre operaciones terrestres y aéreas, la especialización en los Estados Mayores para asegurar el éxito de tal cooperación y dos objetivos básicos para lograr la superioridad: primero, la destrucción de las fuerzas aéreas adversarias atacando de continuo las bases aéreas avanzadas del enemigo y, segundo, el empleo de la aviación en la línea del frente para suprimir la capacidad de interdicción enemiga y apoyar la acción de

la infantería y los carros. Para esos cometidos, la *Luftwaffe* estaba dotada de tipos de avión correctos (cazas, cazabombarderos, aviones de ataque en picado, observadores y bombarderos medios), pero sobre todo había desarrollado la doctrina correcta de su uso en condiciones de combate. La lucha desesperada en el frente norte de las unidades republicanas fue vencida por la acción masiva de la aviación nazi y sus auxiliares nacionalistas; en el País Vasco, en Santander y finalmente en Asturias, la escasa caza republicana disponible fue aniquilada y los bombardeos masivos en la línea del frente, casi sin oposición antiaérea moderna, sepultaron literalmente los esfuerzos y la firme voluntad de lucha de los combatientes republicanos, los bombardeos en el monte conocido como El Mazuco, llave de la defensa final en Asturias, lo demuestran. De la misma forma y dirigida por los mismos oficiales, la campaña de Francia de 1940 vio la aplicación con éxito de la misma doctrina; los pilotos franceses y británicos en el continente sufrieron una sangría continua, al ser obligados a luchar contra el núcleo de la aviación contraria y con constantes ataques a sus bases avanzadas, la progresiva pérdida de capacidad operativa aliada liberó a la *luftwaffe* para apoyar el avance de sus carros en tierra. Y no fue cuestión de falta de valor francés; recordemos los asaltos aéreos infructuosos de la aviación francesa con anticuados bombarderos Potez 54 contra las zonas de paso alemanas en el Mosa y que se saldaron con una espantosa carnicería de aviadores franceses obligados a luchar en condiciones de inferioridad táctica.

En un marco de superioridad aérea duramente lograda, la *Luftwaffe* se empleó a fondo para abrir paso a los carros; esto significaba que cuando los carros llegaban a la línea del frente, el bombardeo aéreo de los puntos de resistencia enemigos actuaba como un escudo para aquellos, permitiéndoles sobrevivir para lograr imponer su fuego de supresión y permitir a la infantería tomar las posiciones. El asalto y cruce del Mosa en mayo del 40, inicio de la derrota francesa, se logró así, pues las posiciones artilleras francesas de la orilla sur no podían ser arrolladas por los carros y podrían haber barrido la orilla contraria con facilidad; los *stuka* se encargaron de ellos, mientras los carros de Rommel daban apoyo táctico a los granaderos (también hubo el puente de una presa que ayudó mucho, pero eso sería otra historia).

Recientes lecturas norteamericanas de este episodio concluyen que en las batallas en el área del Mosa y Sedán, fueron las superiores tácticas de la infantería alemana las que lograron la victoria, poniéndose en cuestión la existencia real de la «*blitzkrieg*». Manifestamos nuestro desacuerdo, en esa interesada lectura desde el ejército norteamericano actual se olvida la definición misma de «*blitzkrieg*», como un uso combinado y coordinado de fuerzas donde los esfuerzos de todas las armas se orientan a lograr la destrucción del enemigo empleando la rapidez y la movilidad con las fuerzas blindadas como elemento central. En mayo/junio del 40 las dos únicas divisiones blindadas alemanas rompieron el frente en el sitio correcto, gracias a una perfecta combinación interarmas y a partir de ese

momento iniciaron el primer caso histórico de guerra moderna de blindados, que en su inicio la infantería tuviera un papel clave en el asalto a las líneas de defensa en torno al mosa y Sedán no niega nada, sólo lo refuerza. Sin infantería adiestrada, los carros no apuran todo su potencial. Las técnicas avanzadas de la infantería alemana procedían ya de la fase final de 1914-18 (empleados con éxito en las ofensivas *Kaiserschlacht* de 1918), lo que las volvió decisivas fue un entorno donde la doctrina del uso de los carros eran distinta y donde estos eran, además, mucho más adecuados.

Hemos de recordar que una vez en retaguardia, las div. blindadas avanzaban con rapidez entre otras cosas por que llevaban ante ellos un poderoso puño aéreo que golpeaba los puntos de resistencia en la línea de avance, destruía como una artillería voladora los bloques y contribuía de forma eficaz al caos enemigo. Avanzaron sin mirar atrás, mientras la parálisis y el estupor paralizaron a sus adversarios.

Es decir que en 1939-40, los carros alemanes no eran superiores a los carros adversarios, pero la doctrina de su uso sí lo fue; lograron la superioridad en el campo de batalla gracias a la colaboración con la Fuerza Aérea, pues sin ese apoyo aéreo, las fuerzas francesas y británicas, bien dotadas de medios artilleros AT, infantería bien armada y con carros (si bien diseminados) podrían haber convertido el avance de revés hacia el mar de Rommel y Guderian en una trampa.

Fue la combinación de elementos lo que dio la victoria a Rommel en Francia; el doble puño aéreo y blindado no solo lograba una brutal superioridad táctica, sino que las dimensiones enormes de las operaciones y los efectos en cadena de esas victorias desmoronaron la moral de resistencia y hundieron el dispositivo militar y político francés. Fue la primera aplicación del *Shock and awe*, choque y terror, que paraliza al adversario y lo incapacita para defenderse, la teoría desarrollada por los militares al servicio del III Reich y a la que hoy los EE.UU rinden culto ¿olvidando? la patente nazi.

Tras Mayo del 40, Von Sperle, vencedor en España, Polonia y Francia recibió su bastón de mariscal y se le retiró, entre otros motivos para no restar más gloria a Goëring quien se ocuparía de dirigir las operaciones en lo que luego se llamaría Batalla de Inglaterra. La lucha por la superioridad comenzó de forma parecida a lo ocurrido en las tres campañas anteriores: con los pilotos y las bases como objetivos. El canal de la Mancha impedía el contacto físico y la lucha fue puramente entre fuerzas aéreas, sin el componente terrestre, lo que llevo a extremar el componente estratégico en el uso de fuerzas aéreas... mediada la batalla, cuando el Mando Aéreo británico comenzaba a desfondarse, Goëring ordeno un cambio de objetivos y puso las bases para su propia derrota; al pasar a atacar los alemanes las ciudades inglesas, la caza británica dejó de luchar por su supervivencia y pasó a acosar a los poco adecuados bombarderos germanos. Goëring olvidó las enseñanzas de España.

Convendría destacar, llegados a este punto, la interconexión directa entre la Guerra Civil Española (GCE) y la 2ª Guerra Mundial. Hay que recordarle a los británicos que

cada piloto nazi derribado en suelo español fue un piloto menos ante el cual la RAF tuvo que luchar. La batalla de Inglaterra fue también la última en la que los veteranos de la campaña española de la *Luftwaffe* jugaron un papel importante en combate. Los grupos de caza más famosos, los Jag 52 y Jag 54, con ases como Adolf Galland o Werner Mölders, estaban llenas de veteranos de España; los años de servicio, los éxitos y los galones les llevarían a muchos a puestos de más responsabilidad y bastantes pasaron a puestos de mando o alta dirección de la guerra, al menos mientras el Reich se lo pudo permitir.

En España no hubo condiciones para que surgiera el primer caso de «*blitzkrieg*» moderna, pero sí se ensayaron parcialmente tácticas de combate y doctrinas de uso de armas que la harían posible posteriormente. Ante un Ejército Popular Regular (EPR o fuerzas armadas de la República Española) infradotado de recursos y medios de lucha, las fuerzas rebeldes contaron con apoyos teóricos y prácticos de primera magnitud.

En su proclama del 17 de Junio de 1940, el gral. De Gaulle afirmaba que si bien Francia y sus aliados británicos habían sido sumergidos por la fuerza mecánica del enemigo y derrotados en una batalla, la guerra no se había acabado por que Francia no estaba sola (lo repetirá tres veces en el discurso) y que «una fuerza y una técnica equivalente» a la empleada por los alemanes será la que les derrotará finalmente. De Gaulle recordaba esto a sus compatriotas y les invitaba a resistir. Muchas enseñanzas se pueden obtener de este texto, pero una de ellas es que al valor de la ciencia y la técnica aplicadas a lo militar se le debe sumar la voluntad y la moral de victoria. Francia que tenía los recursos técnicos que hubiera precisado, fue lo bastante ciega como para no aplicar o prevenir lo que sus hombres con valía y conocimiento conocía (De Gaulle era también un experto en guerra de blindados); pero además de la rigidez en las tácticas, la Francia de mayo de 1940 no tuvo ni la décima parte de voluntad de lucha y resistencia de la España republicana, que mantuvo la lucha hasta ser literalmente sepultada por el alud enemigo.

Ernst Junger, el famoso autor de «*Tempestades de Acero*», acudió al frente occidental como comandante de infantería, veterano de 1914-18, temía encontrarse una repetición de aquel horror de trincheras y lodo, pero no fue así; tituló a sus memorias de guerra de mayo-junio del 40, «*Por campos y jardines*», no hubo frente para él y sus hombres, avanzaron a pie siguiendo la estela de los carros, viendo restos de batalla en puntos de cruce, ocupando pueblos y ciudades y tomando prisioneros. Marcel Bloch, el historiador medievalista francés, escribió en su libro «*La extraña derrota*» sus sentidas impresiones desde el bando aliado en esa campaña. Bloch se pregunta cómo fue posible el derrumbe total y absoluto del que fue testigo directo en su calidad de oficial de E.M. cuando disponían de hombres y medios de defensa suficientes para plantar cara al enemigo; y moral de lucha añade Bloch pensando en los miles y miles de hombres que entregaron sus vidas valientemente. ¿Por qué entonces la debacle francesa?

La debacle de la República española fue finalmente una debacle militar, fueron las derrotas militares las que hundieron la República y anularon los esfuerzos reales de unidad como fueron los gobiernos de Largo Caballero y de Negrín. Lo sorprendente fue la capacidad de resistencia demostrada pese a la catastrófica situación militar e internacional. Francia se derrumbó mucho antes. Derrota tras derrota, los gobiernos democráticos de la República española acabaron por ser barridos por la fuerza de las armas. No faltó voluntad de lucha; tras la debacle de la campaña del Maestrazgo y la ruptura por Vinaroz (un avance de lo que sería la campaña occidental de Mayo del 40, con columnas rápidas irrumpiendo en la retaguardia enemiga con apoyo blindado y aéreo), la república pareció vencida de forma inminente, el embajador francés llegó incluso a ofrecer la evacuación personal del gobierno español a tierra francesa; sin embargo, el presidente del Consejo de Ministros, el Doctor Negrín supo mantener su sangre fría y confió al general Vicente Rojo, una vez más, disponer la defensa y ganar tiempo. Cuando la capital de España durante la mayor parte de la Guerra, Valencia, escuchaba los embates del enemigo contra sus defensas avanzadas, a unos cientos de kilómetros al norte, desde la Cataluña leal, las fuerzas republicanas del Ejército del Ebro cruzaron el río en una acción modélica y tomaron en 48 horas una cabeza de resistencia; su objetivo era ganar tiempo para la acción política y diplomática que el gobierno democrático español necesitaba pues la suerte de España y Europa se libraba en torno a la crisis checa de 1938.

Los soldados del EPR aguantaron una ofensiva frontal tras otra durante casi cuatro meses, hasta que Múnich sentenció a Checoslovaquia, a España y al mundo. El EPR en el Ebro aguantó más que Francia la ofensiva de Mayo del 40; en mes y medio de derrota, Francia se desintegró pese a contar con medios sobrados de defensa. Francia, que tenía hombres dispuestos a luchar y medios con que hacerlo como recuerda Bloch, no tuvo un General Vicente Rojo al que llamar cuando los alemanes salieron al Mar desde el Mosa. Rojo, al frente del E. M. francés —él, un hombre de formación militar francesa, que había estudiado en su escuela de E.M.— si logró restañar las rotas líneas republicanas batalla tras batalla en España, ¿quien sabe lo que hubiera podido hacer disponiendo de los ingentes recursos humanos y materiales de Weygand y Gamelin? Bloch es claro, acusa a su clase política, pero sobre todo a sus mandos militares superiores de falta de moral de lucha y de preferir el fascismo.

Comparar la situación de medios militares de los que la República Francesa disponía para su defensa en Mayo de 1940 con los que tuvo la República Española resulta ofensivo, pues las carencias de material (y de homogeneidad y continuidad en la provisión de éste) del ejército republicano español fueron muy importantes; comparar al ejército franquista con el alemán pudiera parecerlo, pero no es así; no del todo al menos. De entrada su superioridad aérea resultó manifiesta el último año de la GCE y de manos de los mismos protagonistas de la campaña occidental del 40, pues la punta de lanza de la *Luftwaffe* eran los veteranos de la Legión Condor, como ya hemos explicado anteriormente.

El ejército franquista dispuso de una masa numerosa de soldados de leva para cubrir los frentes, pero sobre todo de un núcleo de maniobra y choque compuesto por fuerzas mercenarias africanas, la Legión, las unidades «políticas» de Falange y carlistas (entusiasta carne de cañón), y varias divisiones del Ejército Regular Italiano. Si sumamos a todo ello la superioridad artillera, la amplia motorización gracias a la ayuda norteamericana a Franco (camiones y combustible), el pago a crédito de las municiones y los pertrechos italianos y alemanes y el bloqueo diplomático y económico que España sufrió durante el conflicto, negándosele incluso el derecho a interceptar los barcos que sin fin avituallaban a sus enemigos... ¿debe extrañarnos la derrota?

La España republicana hubo de afrontar su destino ante la agresión fascista propia y extranjera acompañada solamente por un puñado de voluntarios del mundo entero, pero como Francia en 1940, se vio sumergida por la masa y la técnica del enemigo, una masa y una técnica equivalente hubiera podido darle la victoria, pero a diferencia de lo que De Gaulle recordaba a sus compatriotas en su proclama de Junio, España estaba sola, en absoluta soledad.

Demasiada tarea para el T-26.

X Encuentro Regional
de Sociólogos y Politólogos

ASOCIACIÓN CASTELLANO-MANCHEGA DE SOCIOLOGÍA

«10 AÑOS DE SOCIOLOGÍA EN CASTILLA-LA MANCHA»

PONENCIAS Y COMUNICACIONES

28 y 9 de Octubre, 2005
Palacio de Valdeparaíso, Almagro (Ciudad Real)



ACMS
ASOCIACIÓN CASTELLANO-MANCHEGA
DE SOCIOLOGÍA

SILENTE ACADÉMICA

X Encuentro Regional
de Sociólogos y Politólogos

ASOCIACIÓN CASTELLANO-MANCHEGA DE SOCIOLOGÍA

«10 AÑOS DE SOCIOLOGÍA EN CASTILLA-LA MANCHA»

PONENCIAS Y COMUNICACIONES

© Silente Académica.

Pza. Boixareu Rivera 107. 5°C

19002- Guadalajara

www.silente.net

editor@silente.net

© Asociación Castellano-Manchega de Sociología

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Convento de San Pedro Martir, s/n 45071 - Toledo

www.acms.es

acms@acms.es

Ilustración de cubierta: Sergio Bleda

Maquetación: Mario Moreno Cortina

Contactos y distribución: editor@silente.net

SILENTE. Pza. Boixareu Rivera 107. 5°C

19002- Guadalajara

<http://www.silente.net>

I.S.B.N.: 84-95820-88-9

Depósito legal: GU-477-05