

---

**LA COLECCIÓN BIBLIOGRÁFICA MILITAR Y EL DEBATE  
SOBRE LA MECANIZACIÓN Y LA MOTORIZACIÓN  
(1928-1936)<sup>1</sup>**

**THE MILITARY BIBLIOGRAPHICAL COLLECTION AND THE  
DEBATE ON MECHANIZATION AND MOTORIZATION  
(1928-1936)**

*Alberto Guerrero Martín. UNED, España.*

*E-mail: baybars91@gmail.com*

---

**Resumen:** En septiembre de 1928, los entonces capitanes Emilio Alamán y Vicente Rojo publicaron el primer tomo de la Colección Bibliográfica Militar. Dicha colección de libros técnicos militares, tanto nacionales como procedentes de traducciones de especialistas extranjeros, tuvo un carácter mensual interrumpido por el comienzo de la Guerra Civil. Pretendió abarcar todos los temas merecedores de análisis, comprendiendo trabajos sobre las diversas armas. No faltaron temas tan controvertidos y novedosos como el de la motorización y mecanización, que es el que contemplará este artículo y sobre el que había un amplio debate tanto en España como en el extranjero.

**Palabras clave:** España, Siglo XX, literatura militar, Emilio Alamán, Vicente Rojo.

**Abstract:** In September 1928, the then captains Emilio Alamán and Vicente Rojo published the first volume of the Military Bibliographical Collection. This collection of military technical books, both national works as well as translations from foreign specialists, ran on a monthly basis until it was interrupted by the outbreak of the Civil War. This periodical tried to cover all topics worthy of analysis, mainly works about the diverse military branches. It also included controversial and innovative topics as motorization and mechanization issues, subject of this article, which were object of broadly debates both in Spain and abroad on the time.

**Keywords:** Spain, 20th century, military literature, Emilio Alamán, Vicente Rojo.

---

---

<sup>1</sup> Recibido: 30/08/2014 Aceptado: 24/12/2014 Publicado: 20/01/2015

## INTRODUCCIÓN

La aparición del carro de combate durante la Primera Guerra Mundial fue un factor muy importante en la victoria aliada. Desde entonces su prestigio fue en aumento entre las principales potencias europeas, aunque tuvo también detractores cuya limitada visión les mantenía anclados a viejos y caducos dogmas. En España su introducción fue tardía, careciendo de la atención que en realidad merecía, por lo que al comenzar la Guerra Civil la situación era angustiosa en lo referente a medios mecanizados y motorizados. La llegada de carros y blindados de procedencia alemana, italiana o soviética vino a remediar esta situación. No obstante, terminado el conflicto el material acorazado que había sobrevivido a la contienda se había quedado obsoleto y las escasas adquisiciones de carros a la Alemania nazi no solventaron el problema.

Sentadas estas premisas, conviene hacer unas consideraciones previas. España era y es el segundo país más montañoso de Europa, lo que dificultaba el empleo de carros de combate, siendo esta una de las objeciones favoritas de sus opositores. No había participado en la Gran Guerra, pues su mal dotado ejército estaba ocupado en resolver el “problema de Marruecos”, zona a la que se llevaron en 1922 los primeros carros que sirvieron en el ejército español. Sin embargo, no era el Protectorado el medio ideal en el que emplear tales ingenios. Por otro lado, era un país de escaso desarrollo industrial. Aunque se prestaba atención a las teorías foráneas en el empleo de los carros, había muchos militares persuadidos por ideas tradicionales y era común encontrar que la práctica totalidad de los transportes se basaba en la tracción animal.

El objetivo del artículo será analizar la aparición de esa singular empresa editorial que representó la Colección Bibliográfica Militar (CBM), uno de cuyos fines fue mejorar la cultura profesional de la oficialidad española. A continuación se estudiará la polémica habida en torno a la motorización y mecanización en España para finalizar viendo cuál fue el tratamiento dado desde la CBM a esas novedosas teorías a través de varias obras extranjeras y nacionales.

### 1. LA COLECCIÓN BIBLIOGRÁFICA MILITAR

La CBM, aventura editorial que surgió gracias a la labor de los entonces capitanes y profesores de la Academia de Infantería (AI) Vicente Rojo y Emilio Alamán, constituyó una colección mensual de obras profesionales, tanto nacionales como extranjeras, que intentó comprender todos los temas dignos de estudio<sup>2</sup>. Para ello contó con una nómina de autores especializados en los diversos aspectos de la técnica militar del momento. Estos colaboradores fueron generales, jefes y oficiales de las diversas armas y prestigiosas firmas extranjeras como los mariscales Philippe Pétain y Enrico Caviglia o el general J. F. C. Fuller. Fue autorizada por el ministerio de Guerra el 16 de agosto de 1928. Su primer ejemplar, *Instrucción de la infantería alemana*, apareció en septiembre de ese año, comenzando lo que fue una exitosa empresa editorial truncada en julio del 1936 con el comienzo de la Guerra Civil.

---

<sup>2</sup> Cultos capitanes a los que unía una buena amistad que, sin embargo, vino a poner fin la Guerra Civil. La sublevación del 18 de julio de 1936 sorprendió a Rojo destinado en el Estado Mayor Central del Ejército (EMCE) en Madrid, y se mantuvo leal al Gobierno. Alamán, que seguía destinado en la AI, se puso al lado de los sublevados y sufrió el asedio del Alcázar de Toledo. La última vez que se vieron fue cuando Rojo acudió al Alcázar para intentar pactar la rendición de los asediados, a lo que se opuso el coronel Moscardó. Para un estudio más detallado sobre este acontecimiento, consultar: MARTÍNEZ PARICIO, Jesús I. et al. (coords.) (1989): *Los papeles del general Rojo*, Madrid, Espasa Calpe; ROJO, José Andrés (2006): *Vicente Rojo. Retrato de un general republicano*, Barcelona, Tusquets.

Surgió sin ningún apoyo oficial, formando Rojo y Alamán el artesanal equipo editorial que la sacó adelante durante casi nueve años, encargándose ellos mismos, con la inexperta ayuda de sus respectivas familias, de seleccionar temas y autores, así como de maquetar, enviar a la imprenta y distribuir los 95 volúmenes de esta singular publicación. En una carta a Álvaro Gil Robles, ministro de la Guerra, fechada el 7 de noviembre de 1935, en la que sus directores buscaban el apoyo económico del Estado, declararon que hasta ese momento se habían publicado 175.000 ejemplares distribuidos entre la mayoría de los centros militares y que el número de suscriptores rondaba los 2.000. También señalaban que su único sustento económico había sido la reducida cuota de suscripción<sup>3</sup>. El reconocimiento oficial llegó en diciembre de 1935, cuando fue declarada de utilidad para el Ejército de Tierra y recibió una subvención anual de 5.000 pesetas<sup>4</sup>.

Vino a sumarse al resto de publicaciones de carácter castrense existentes en España en esos momentos, entre las que destacaban los *Memoriales* de las diversas armas y la sesuda revista *La Guerra y su Preparación*, editada mensualmente por la Dirección General de Preparación de Campaña entre 1916 y 1936 y denominada a partir de 1932 *Revista de Estudios Militares*. Sin embargo, lo que diferenció a la CBM del resto fue que estaba orientada a dar a conocer obras profesionales nacionales o extranjeras de prestigiosas firmas para que el militar contase con una biblioteca militar de gran utilidad para el desempeño de su profesión<sup>5</sup>. Como ha escrito el nieto de Rojo, también al “árido territorio militar” llegó parte de la brillantez cultural del período en España, conocido como la Edad de Plata española<sup>6</sup>.

Aunque Rojo y Alamán eran oficiales de Infantería, la CBM no se limitó solo a esta Arma, sino que pretendió abarcar todas las ramas y especialidades de los distintos ejércitos, siendo la cooperación interarmas un aspecto al que prestaron especial atención, lo que sumado a sus deseos de mejorar la cultura profesional de los mandos y al interés de los temas tratados en cada uno de sus tomos convirtió la Colección en un hito de su tiempo<sup>7</sup>. Defendían sus directores en el prólogo del primer tomo “el deber de trabajo, de estudio y de perfeccionamiento constante”, así como el de esforzarse en perfeccionar los reglamentos y de “crear nuestra personalidad intelectual amplia y apta para toda evolución y adaptación a fin de que cuando aquellos, en la realidad de la guerra, lleguen a flaquear, no seamos víctimas del desconcierto”<sup>8</sup>. Este interés por el perfeccionamiento cultural se amplió además a través de los concursos promovidos por la dirección, cinco en total, los diversos temas tácticos y la aparición en casi todos los tomos de publicidad de obras militares y reseñas bibliográficas de obras nacionales o extranjeras, a las que se debe añadir una bibliografía de 139 títulos aparecida en el tomo XVI y otra de 350 obras sobre Marruecos en el tomo XXVIII.

Su éxito fue considerable, alcanzando los casi 200.000 ejemplares publicados. El enorme prestigio logrado no se limitó a España, sino que llegó a varias repúblicas hispanoamericanas. Entre los papeles del general Rojo se encuentra una carta escrita desde Francia, con fecha de 25 de abril de 1939, en la que aparecen los nombres de las siguientes personalidades: el coronel peruano J. C. Guerrero —que había sido agregado militar de Perú en Berlín y antiguo colaborador de la CBM—, entonces en Bolivia, el

<sup>3</sup> Archivo Histórico Nacional (AHN), Archivo de Vicente Rojo Lluich (AVRLI), caja 70, subcarpeta 1.

<sup>4</sup> Orden circular de 12 de diciembre de 1935: Diario Oficial del Ministerio de Guerra (DOMG), n.º 287.

<sup>5</sup> Así lo afirmaban sus directores en la carta dirigida a Gil Robles. AHN, AVRLI, caja 70, subcarpeta 1.

<sup>6</sup> ROJO (2006): op. cit., p. 50.

<sup>7</sup> En el prólogo del tomo I y en el tomo XVI se recogen los objetivos de la CBM.

<sup>8</sup> X. X. X. (1928): *Instrucción de la infantería alemana*, Toledo, Imprenta del Colegio de María Cristina, p. 8.

general venezolano Carlos A. Sánchez, el colombiano general Enrique Santamaría y los generales jefes del Estado Mayor General de Argentina, Chile, Cuba y Perú. Lo interesante de esta carta es que comenzaba: “Mi distinguido amigo: Seguramente le sorprenderá esta carta. Me he permitido escribirla abusando de la antigua relación postal que con V. he tenido como director de la Colección Bibliográfica española desde 1927 a 1936 [...]”<sup>9</sup>. En cuanto a países europeos, se encuentra publicidad de la *Revista Militar de Portugal* en varios ejemplares y el anuncio en el tomo XII de una nueva revista, *De Re Bellica*, publicada en Alemania por el coronel peruano Julio C. Guerrero y el general Von Westhoven.

En la CBM se dieron cita trabajos sobre Artillería, Aviación, Caballería, Infantería, Ingenieros, Intendencia, Marina y Sanidad y otros sobre cooperación interarmas. No faltaron tampoco temas sobre Marruecos, pero los que más abundaron fueron los relativos a la Primera Guerra Mundial y a las enseñanzas derivadas de aquel conflicto. Temas tan controvertidos como la guerra química y la mecanización y motorización de los ejércitos fueron ampliamente tratados. También se incluyeron memorias de militares franceses e italianos que habían luchado en la Gran Guerra. Merecen destacarse a su vez los temas de psicología, bases navales, un acercamiento al uso del perro en la guerra, el estudio del ejército ante las teorías colectivistas, la inclusión de fragmentos de clásicos de la literatura o trabajos de geografía y cartografía. Por último, apenas se trataron temas directamente relacionados con los reglamentos oficiales. Entre los trabajos extranjeros, el estudioso de la Colección encontrará una gran mayoría de obras francesas, seguidas de italianas e inglesas. De autores alemanes hay solo una, y ocurre lo mismo con las obras de procedencia belga. La preponderancia francesa se debe en buena medida a que las enseñanzas provenientes de Francia tenían mucha reputación en España. Sin embargo, la inclusión de trabajos de otros países evidencia que desde la CBM estaban abiertos al análisis de cualquier experiencia foránea que permitiese resolver problemas que se presentaban como novedosos en esos momentos<sup>10</sup>.

Contó la CBM con la colaboración de importantes militares, los cuales tuvieron un papel destacado tanto durante la dictadura de Primo de Rivera como durante la Guerra Civil, en los dos bandos, y en la España franquista. Así, los generales Godofredo Nouvilas y José Villalba y Riquelme fueron importantes colaboradores de Primo de Rivera. Durante la Guerra Civil tuvieron puestos relevantes en el ejército republicano Epifanio Gascuña Gascón, Vicente Guarner Vivanco, Vicente Rojo, Alfredo Sanjuán Colomer y Eduardo Sáenz Aranaz. Por su parte, en el bando sublevado se cuentan los nombres de Carlos Asensio Cabanillas, Carlos Martínez de Campos o José Monasterio Ituarte, los cuales también ocuparían importantes cargos en la España de Franco, destacando Asensio Cabanillas, que llegó a ser ministro del Ejército. Otros nombres fueron los de Emilio Alamán, Manuel Carrasco Verdes o José Díaz de Villegas.

## 2. LA CONTROVERSIA SOBRE LA MECANIZACIÓN Y LA MOTORIZACIÓN EN ESPAÑA

Las especiales características de los combates en el frente occidental durante la Gran Guerra propiciaron el desarrollo de un arma nueva: el carro de combate. Hasta ese

<sup>9</sup> Entre los objetivos de esa carta estaba tantear la posibilidad de que alguno de esos países acogiese a determinado grupo de militares españoles, cuyos nombres no se citan. AHN, AVRLI, caja 5, subcarpeta 4.

<sup>10</sup> ASPIZUA TURRIÓN, Jorge, BERNABEU URBINA, Ramón y MOLINA BENAYAS, Julio: “La Colección Bibliográfica Militar (Por la reivindicación de la profesión militar en la preguerra)”. En: *Revista de Estudios Políticos (Nueva Época)*, n.º 64, 1989, p. 302.

momento los avances de la infantería venían precedidos de un intenso fuego artillero que, sin embargo, y debido a la profundidad con la que cavaban los alemanes sus trincheras, no lograba la destrucción del enemigo. De este modo, siempre quedaban intactas el número suficiente de ametralladoras, arma fundamental en ese tipo de guerra, para convertir los ataques aliados en una carnicería.

Transformado en la nueva caballería, la aparición del carro de combate en el teatro de operaciones occidental en 1916 vino a resolver este problema, y aunque no fue la causa principal de la victoria aliada es indudable que su introducción en la guerra fue de capital importancia. Para muchos generales alemanes fue el factor fundamental para su derrota. El comandante de Artillería Vicente Montojo recogía las palabras de Ludendorff refiriéndose a los combates del verano de 1918: “Los ataques de tanques en masa y los humos de ocultación fueron nuestros enemigos más peligrosos”. O las del general Zwehl: “No fue el genio del mariscal Foch el que nos derrotó; fue el general Tanque”<sup>11</sup>. Se había creado un arma nueva que tendría especial importancia en las guerras posteriores, como se atisbó en la Guerra Civil española y quedó demostrado en la Segunda Guerra Mundial. No obstante, desde su aparición contó también con la oposición de aquellos, sobre todo provenientes de la caballería, defensores de los factores morales frente a los técnicos.

Conforme ha señalado Puell de la Villa, su escasa protección y potencia de fuego, unido a su exigua movilidad en ese paisaje lunar en que se había convertido el frente occidental no favorecieron tampoco su aprecio por los estados mayores, que siguieron confiando en infantes y artilleros más que en estos nuevos medios<sup>12</sup>. Pero también hubo militares a los que no se les escaparon las inmensas posibilidades que el carro de combate ofrecía, como fueron De Gaulle, Fuller, Guderian y Liddell-Hart, defensores de su empleo en masa e independiente de la infantería. Entre 1919 y 1930 se produjo un intenso debate entre los partidarios y detractores de las máquinas. Como es lógico, España no fue ajena a esta controversia en la que algunos consideraban como una falta de nobleza parapetarse tras las paredes blindadas de los carros. Se pensaba también que las circunstancias que habían llevado a la aparición del carro de combate durante la Gran Guerra no tenían por qué repetirse.

Alpert ha escrito que las tesis defensoras de la mecanización y la motorización, a pesar de existir un amplio debate, eran poco comprendidas en España. Señala que las teorías de Fuller o Liddell-Hart “casi no se conocían” en España y que no hubo trabajos que explicaran con profundidad estas posturas. La célebre obra de Liddell-Hart, *La estrategia de la aproximación indirecta*, no se publicó en español hasta 1946. Tal como indica, la CBM publicó antes de la Guerra Civil dos de las obras de Fuller: *La guerra futura* y *Operaciones entre fuerzas mecanizadas*, llamada por Alpert *Comentarios sobre el reglamento en campaña de fuerzas mecanizadas*<sup>13</sup>. El título inglés de esta segunda obra de Fuller, como señaló el propio autor en el prólogo de la edición española, era *Comentarios al F. S. R. III. Operaciones entre fuerzas mecanizadas*, donde F. S. R. eran las siglas de *Field Service Regulations* (‘Instrucciones para el servicio en campaña’), uno de los reglamentos más importantes del ejército inglés.

Según sostiene Alpert, en España los militares escritores se ciñeron a comentar lo que sucedía en el extranjero, sin comprender, como también pasaba en Francia, las teorías del empleo independiente y en masa del carro de combate. Este autor también

---

<sup>11</sup> MONTOJO, Vicente (1930): *Ejército moderno*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, pp. 146 y 147.

<sup>12</sup> PUELL DE LA VILLA, Fernando: “La guerra con armas de fuego”. En: M. Artola (dir.), *Historia de Europa*, Madrid, Espasa Calpe, 2007, vol. 2, p. 578.

<sup>13</sup> ALPERT, Michael (2008): *La reforma militar de Azaña*, Granada, Editorial Comares, p. 42. Edición revisada del publicado con el mismo título en 1982 por Siglo XXI de España.



afirma que la única obra sobre carros aparecida originalmente en español fue un folleto editado en 1929<sup>14</sup>. Sin embargo, aunque escasas, fueron más: *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 a la luz el *Curso de Carros de Combate Ligeros para Oficiales*, y, poco después, el capitán Miguel Martínez Vara del Rey escribió la obra *Apuntes tomados de las Conferencias de Curso de Carros Ligeros de Combate*.

Como se ha expuesto, el debate fue extenso y *La Guerra y su Preparación* publicó numerosos ejemplos de los experimentos realizados en Alemania, Estados Unidos, Italia o Reino Unido. También desde *La Correspondencia Militar* se hicieron eco de esta controversia, mostrándose opuestos al relevo de la caballería frente a estas nuevas armas<sup>15</sup>. Asimismo, algunos militares españoles trataron en sus obras sobre la aparición del carro de combate o la primacía de los factores morales frente a los técnicos, entre ellos el comandante Montojo, Mola o el comandante Luis Pumarola Alaiz. A ellos se sumarían los libros aparecidos en la CBM sobre la mecanización y motorización, destacando los interesantes análisis del teniente Enrique García Albors.

Sin negar la importancia de los elementos técnicos, el comandante Pumarola sostenía que los factores morales “conservan la supremacía sobre cualquier otra clase de factores, cuando de las modernas luchas se trata”. En cuanto al empleo del carro de combate, se sumaba a los que solo contemplaban su uso ofensivo en estrecha unión con el infante, lejos, pues, de las teorías de Fuller, Guderian o Liddell-Hart, visionarios de la guerra mecanizada. Indicaba que al requerir la acción de la infantería la sorpresa, era necesario que ésta desarrollase sus acciones sin la asistencia del carro de combate<sup>16</sup>.

Por su parte, el comandante Montojo sí parece tener una visión más amplia, pues indicaba que al comenzar la Gran Guerra los contendientes iban retrasados en algo que estaba teniendo un rápido avance en todo el mundo, la motorización, continuando los militares “con su tradicional apego a todo lo consagrado”. La paralización táctica producida en el frente occidental hizo imposible el ataque frente a unas defensas basadas en alambradas, trincheras y ametralladoras. Para resolver este acuciante problema que tantas vidas costaba se inventaron dos nuevas armas: los gases y el carro de combate<sup>17</sup>.

Según Montojo, al finalizar el conflicto los militares advirtieron el fin de la guerra de trincheras, viendo en el horizonte la guerra de movimiento, mostrándose partidario de su necesidad, “pues la guerra de trincheras es la negación del arte militar y el triunfo de la rutina sobre la inteligencia”. Esgrimía que aquel ejército que no dispusiese de carros de combate tendría que organizar en su territorio un sistema de trincheras como el visto durante la Gran Guerra, “con todas las penalidades que originan”<sup>18</sup>.

En cuanto a la caballería tradicional y a su transformación, hablaba de las dificultades que sus valedores imponían, pues pensaban solo como jinetes, y señalaba que si en vez de pensar como tales, “lo hicieran teniendo únicamente a la vista la visión

<sup>14</sup> *Ibíd.*, p. 42.

<sup>15</sup> “La caballería moderna, los carros ligeros de acompañamiento, las auto-ametralladoras y el material antiaéreo”, *La Correspondencia Militar*, 28 de febrero de 1928, p.1.

<sup>16</sup> PUMAROLA ALAIZ, Luis (1928): *Democracia y Ejército. Vulgarización sobre los fines y medios del Ejército en la sociedad actual*, Toledo, Editorial Católica Toledana, pp. 159 y 172.

<sup>17</sup> MONTOJO (1930): *op. cit.*, p. 137.

<sup>18</sup> *Ibíd.*, pp. 138 y 139.

del Arma, sus oficiales, sin excepción, tratarían por todos los medios de llevar a cabo su mecanización”. Por otra parte, que la caballería no tuviese ninguna función en los modernos campos de batalla, había conducido a “la anulación del genio del jefe y a un retroceso en el arte militar”, problema que no se resolvería hasta encontrar un eficaz sustituto, siendo para él el más adecuado el carro de combate, a pesar de sus limitaciones.

Aparentaba Montojo comprender perfectamente las posibilidades de esta nueva arma, pues entendía que no era un arma más, “sino la forma moderna de la caballería pesada”. Además, proponía su empleo en masa frente al enemigo, con acciones en sus flancos, retaguardia y líneas de comunicaciones. Un enemigo previamente fijado mediante el uso combinado de la infantería y la artillería. “El asalto con tanques del futuro es la tan esperada carga de la caballería del pasado, con la única diferencia de su mayor eficacia por sumarse al efecto del choque el del fuego de sus armas”, e infería que en su nuevo papel de moderna caballería debía organizarse independientemente de la infantería<sup>19</sup>.

Acometió el comandante Montojo en su libro *Ejército Moderno* un profundo estudio de la mecanización, donde argumentaba también que el gasto de un ejército de fuerzas mecanizadas no sería tan elevado como muchos pensaban. Defendía que para que un ejército moderno fuese digno de tal nombre debía contar con un servicio de información, unidades de defensa antiaérea y guerra química y fuerzas mecanizadas. El no hacerlo, alegando un elevado precio, sería algo absurdo y de fatales consecuencias<sup>20</sup>. Resulta ocioso señalar que ante este tipo de unidades el ejército español aún se encontraba en pañales en 1930.

Sin embargo, opiniones como las de Montojo no eran las más frecuentes, pues abundaban las contrarias a las nuevas armas. En el número de enero de 1926 de *La Guerra y su Preparación*, en su revista de prensa, se publicó un resumen de un artículo del comandante Castro sobre el carro de combate editado en el *Memorial de Infantería*. En él se afirmaba que el influjo que produjo su aparición tendió a disminuir cuando desapareció el efecto sorpresa y se introdujeron armas y medidas para neutralizarlo, sin haber logrado las nuevas armas y las futuras sustituir “al valor, al ingenio, a la constancia y, sobre todo, al espíritu de sacrificio de los hombres”. Y es que “la Providencia” seguía negando a los hombres el instrumento “capaz de asegurar la victoria a mansalva”<sup>21</sup>.

No obstante, en el mismo número de esta publicación, también en su revista de prensa, se comentaba un trabajo sobre la táctica alemana del capitán B. E. M. Weber aparecido en el *Bulletin Belge des Sciences Militaires*. El comentarista manifestaba que la organización de los carros de combate alemanes se inspiraba en la francesa, lo que era lógico por no haber utilizado apenas esta nueva arma. Advertía que su “empleo en masa y por sorpresa era una condición fundamental para el éxito”, pero también manifestaba que en Alemania la infantería seguía siendo “la reina de las batallas”<sup>22</sup>.

Otras opiniones no particularmente favorables a la mecanización fueron las del entonces teniente coronel Federico Beigbeder, agregado militar en Berlín, en *La Guerra y su Preparación*. Así, en el número de agosto de 1928 calificó de “locura” lo leído en diversas revistas extranjeras en cuanto a la motorización y mecanización, lo que pone en evidencia las cautelas de muchos militares españoles en cuanto al papel del carro de combate, aunque también admitía las ventajas del automóvil a la hora de transportar

<sup>19</sup> *Ibidem*, pp. 148-152.

<sup>20</sup> *Ibidem*, pp. 213 y 214.

<sup>21</sup> *La Guerra y su Preparación*, tomo XX, n.º 1 (enero de 1926), pp. 71 y 72.

<sup>22</sup> *Ibidem*, pp. 87 y 88.

material y soldados. Además, indicó que en España se debía poner un “dique”, ya que no era un país industrial que pudiese permitirse los ensayos que otras naciones “potentes” realizaban, añadiendo las dificultades que el peculiar relieve español plantearía. A continuación, recogió diversas opiniones de militares alemanes, británicos, italianos o franceses. En cuanto a las italianas —y en contra sobre todo de las teorías británicas, a las que llegó a calificar de “exageradas”, y francesas—, afirmó que había “sentido común”, ya que al ser un país como España, con una frontera montañosa y sin una industria potente, se señalaba que “no debe emplearse la tracción mecánica si no hay certeza absoluta de poderla emplear en todas las circunstancias, teniendo en cuenta el terreno y la capacidad industrial del país”. Sobre las opiniones alemanas, analizadas a través de un artículo aparecido en el *Militär Wochenblatt* que trataba sobre la división semimecanizada o motorizada, apuntó que el autor se mostraba “moderado en la motorización”.

Concluía que en las naciones industriales, como lo era Reino Unido, había fervientes partidarios de la motorización; pero opinaba que era “una orientación que no se debe seguir en nuestro país, que es montañoso y donde la industria, especialmente la de automóviles, está en sus comienzos”. Entre las razones poderosas que movían a restringir los automóviles destacaba la del aprovisionamiento de “gasolina, aceites de engrase y gomas, que son productos exóticos para nosotros”. Problema este común a todas las naciones no productoras de petróleo salvo Reino Unido, al que su potente flota aseguraba el abastecimiento de gasolina y de víveres, mientras que Alemania trataba de hacerse independiente del petróleo empleando un combustible a base de mezclar benzol, alcohol y tetralina. En este sentido, proponía que en España, escasa de benzol, pero con abundante alcohol, se optase por esta sustancia para el combustible de los autos de su ejército<sup>23</sup>. No parece una solución muy realista ni profundamente pensada.

Mola sí creía que un “sistema hipomóvil como el mecánico” sería necesario en los futuros conflictos, pero siempre que estuviese resuelto el problema del carburante, “ya sea por empleo de sustitutivo o gasolina de abastecimiento”. Subrayaba la “insistencia sospechosa” con la que llevaba oyendo hablar de la motorización y mecanización, indicando que era un asunto enrevesado, unido al del problema del carburante, que no se había resuelto ni “llevamos camino de resolver”. Y de resolverse, afirmaba, la topografía de España y la falta de buenas vías de comunicación obstaculizarían una motorización o mecanización integral. En este punto sostenía que esta no resolvía en la guerra “el problema de los transportes”, apoyando su teoría en el hecho de que ningún país había realizado “transformación tan radical”<sup>24</sup>.

Parece evidente que lo que seguía latente aún en 1934, y se verían ejemplos también durante la Guerra Civil y después, era esa postura partidaria del factor moral frente a los adelantos bélicos. Sin ir más lejos, se puede señalar la actitud de uno de los colaboradores de la CBM, el general Monasterio, quien durante la Guerra Civil fue nombrado jefe de la I División de Caballería del bando sublevado. De ideas muy conservadoras, se opuso, con el apoyo de otros jefes de Caballería, a que los jinetes recibieran carros de combate “porque la verdadera caballería debía montar en caballos de sangre y suponía una falta de valor esconderse tras una plancha de acero”, por lo que la Infantería se quedó los carros y la Caballería solo recibió algunos camiones blindados rusos y anticuados carros italianos, los *Fiat-Ansaldo CB 3-35*<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> BEIGBEDER, Federico: “Los transportes militares en la guerra”. En: *La Guerra y su Preparación*, tomo XXV, n.º 2 (agosto de 1928), pp. 103-118.

<sup>24</sup> MOLA VIDAL, Emilio (1934): *El pasado, Azaña y el porvenir*, Madrid, Sáez Hermanos, pp. 312 y 313.

<sup>25</sup> CARDONA, Gabriel (2003): *El gigante descalzo. El ejército de Franco*, Madrid, Aguilar, p. 54.



Lo cierto es que en España se había hecho muy poco en cuanto a carros de combate se refiere. Se habían comprado algunos carros *Renault*, *Schneider* y *Saint Chamond* a Francia, destinados a las operaciones en el Protectorado. Se propuso también la construcción de un carro ligero nacional, de nombre *Trubia*, que compilase lo más notable de los existentes hasta el momento, construyéndose su primer modelo en 1926 en la Fábrica de Trubia, en Asturias. Sin embargo, debido a las demoras en su experimentación no pasó de un proyecto, aunque figuró en la organización de Berenguer en 1930<sup>26</sup>. Sumado a los anticuados carros franceses era todo lo que poseía el país al comenzar la Guerra Civil. Así, mientras España solo había proyectado tras la Gran Guerra un solo modelo de carro de combate, países como Estados Unidos, Francia, Reino Unido, la URSS o Suecia experimentaban con varios tipos, destacando en este aspecto Reino Unido<sup>27</sup>.

La reorganización de la Infantería efectuada por Primo de Rivera incluyó la formación de un grupo de carros de combate<sup>28</sup>. Pero no se puso en práctica, porque era aún un asunto sobre el que había muchos recelos<sup>29</sup>. Con Azaña como ministro de la Guerra no se mostró mucho interés en cuanto a los carros de combate, y aunque a la llegada de Gil Robles al frente del Ministerio se pensó en motorizar parcialmente dos divisiones, tampoco se llevó a la práctica. Durante la Guerra Civil llegaron a España varios cientos de carros y blindados alemanes, italianos y rusos y el comandante de Artillería Félix Verdeja construyó un prototipo del que se fabricaron treinta unidades<sup>30</sup>. Finalizado el conflicto se formaron cinco regimientos de carros de combate con el material que se pudo salvar<sup>31</sup>. Muy avanzada ya la Segunda Guerra Mundial, se creó la División Acorazada Brunete, en 1943, pobremente armada, pues solo contaba con un batallón de *Panzer IV* —adquiridos en Alemania junto a unos pocos aviones y cañones como el *Sturmgeschütz III*— y otro de anticuados *T-26* rusos capturados al Ejército Popular de la República<sup>32</sup>. Se continuaba a la cola de los países europeos en cuanto a la mecanización, y aunque el comandante Verdeja volvió a intentar la construcción de un segundo prototipo de su carro, la debilidad de la industria española frenó el proyecto<sup>33</sup>. Sucedió igual que en los años anteriores a la Guerra Civil, y las dificultades económicas y la falta de una potente industria imposibilitaban todo intento de construcción de un carro de combate autóctono. Hubo que esperar hasta los años cincuenta y los acuerdos con Estados Unidos para dotarse de un material acorazado moderno.

### 3. LA MECANIZACIÓN Y LA MOTORIZACIÓN A TRAVÉS DE LA COLECCIÓN BIBLIOGRÁFICA MILITAR

La CBM no fue ajena a la polémica anteriormente analizada, incorporando las ya mencionadas obras de Fuller, los trabajos del teniente García Albors sobre los carros de combate y los del teniente coronel Monasterio y el comandante Gascueña acerca del

---

<sup>26</sup> CARDONA, Gabriel (1983): *El poder militar en la España contemporánea hasta la guerra civil*, Madrid, Siglo XXI de España, p. 168.

<sup>27</sup> GARCÍA ALBORS, Enrique (1933): *Carros de combate*, Toledo, Rodríguez y Compañía, p. 551.

<sup>28</sup> Real decreto de 31 de diciembre de 1926, 1.º: *Gaceta de Madrid* n.º 1/1927.

<sup>29</sup> PUELL DE LA VILLA, Fernando (2009): *Historia del ejército en España*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 179 y 180.

<sup>30</sup> CARDONA (2003): op. cit., p. 118.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 54.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 118.

<sup>33</sup> *Ibidem*, pp. 118 y 119.

papel de la Caballería<sup>34</sup>. A estas obras habría que sumar dos temas tácticos, usuales en la Colección a partir del tomo L, publicados en un mismo volumen, el LXXII, y titulados *Una compañía de carros ligeros en el ataque con un batallón de infantería*, escrito por García Albors en colaboración con el capitán José Romero, y *La maniobra retardatriz*, de los capitanes Martínez Pedrosa y Valderrábano Samitier, de Infantería y Caballería respectivamente.

En el prólogo del tomo I sus directores indicaron que la guerra futura sorprendería con “insospechadas manifestaciones”, sobre todo por el importante desarrollo de la aviación y el empleo de los gases. Para estar preparados para el combate del futuro creían que el militar debía adaptarse “conscientemente a la evolución actual”, debido a las nuevas manifestaciones que el progreso imprimía al combate<sup>35</sup>. Aunque no mencionasen el papel del carro de combate, es evidente que era uno de los elementos más importantes de esas constantes evoluciones.

En la nota al lector del tomo XVI, Rojo —defendiendo la necesidad de sacudirse la “extranjerización que intelectualmente venimos padeciendo” para lograr nuestra “independencia intelectual” y nuestra “eficiencia militar”— manifestaba que era tan absurdo pretender mecanizarse a semejanza de ingleses o estadounidenses como armarse al estilo francés o italiano u organizarse según lo hacían alemanes y japoneses. Lo que pretendía para lograr la eficiencia militar lo resumió en las siguientes palabras: “Pensar en español y obrar en español”<sup>36</sup>.

Tal como se expuso, la orografía, la falta de una industria fuerte y las dificultades que planteaba el abastecimiento de carburante eran factores importantes que impedían emprender una completa mecanización del ejército español. No solo militares como Mola o Beigbeder eran conscientes de ello, pues Fuller, en el prólogo de la edición española para la CBM de su obra *Operaciones entre fuerzas mecanizadas* —cuya inclusión junto con *La guerra futura* evidenciaba un interés por parte de sus directores de dar a conocer sus teorías entre sus compañeros de armas—, escribió que de haber elaborado ese libro para el ejército español lo habría hecho de manera distinta por la peculiar topografía del país, en todo diferente a la de Reino Unido. Para Fuller España resultaba ideal para la combinación de lo que denominaba “guerra muscular” y guerra mecanizada; “porque mientras las armas más antiguas pueden ocupar las montañas, las más nuevas pueden recorrer los llanos”<sup>37</sup>. Aunque en España no se preveía reclutar en mucho tiempo una importante fuerza mecanizada, esperaba que la lectura de su obra incitara el interés de los militares españoles. Ese interés “conducirá al desarrollo de la iniciativa y a la independencia del pensamiento, que son las bases del caudillaje, tanto si los hombres se mueven arrastrados por máquinas, como si lo hacen sobre sus pies”. Concluía indicando que para ser un “militar experto” era preciso “estar al día”, ya que aferrarse a los “dogmas” había sido la causa de las principales derrotas y pérdidas humanas<sup>38</sup>.

De *La guerra futura* resultan interesantes las teorías sobre el posible influjo en las guerras del futuro de las cuatro nuevas armas surgidas durante la Gran Guerra: el avión, el carro de combate, el gas y el submarino. En cuanto al carro de combate, sostenía que

---

<sup>34</sup> *La Guerra futura* se publicó en dos partes, tomos XII y XIII, traducida en una versión abreviada por el capitán Fernando Ahumada. *Carros de combate*, de García Albors, se editó en tres partes en los tomos XLV, XLVI y LVIII.

<sup>35</sup> X. X. X. (1928): op. cit., pp. 9-12.

<sup>36</sup> [Rojo, V. y Alamán, E.] (1929): *Clásicos. Agenda militar*, Toledo, Imprenta TEA, pp. 5 y 6.

<sup>37</sup> FULLER, J. F. C. (1933): *Operaciones entre fuerzas mecanizadas*, Toledo, Rodríguez y Compañía, hoja 3.

<sup>38</sup> *Ibidem*, hoja 3v.

su principal valor durante la contienda fue su capacidad para atacar el “sistema nervioso de los ejércitos” más que su capacidad destructora<sup>39</sup>. La tesis central de esta obra era, como dijo en el prefacio, “unos centímetros de acero que anulen a unos gramos de plomo”. Esgrimía que si estallaba otro conflicto seguiría las mismas pautas que el anterior, “con sus trincheras, sus alambradas, su lodo”, porque los ejércitos de entonces eran los mismos que en 1914. La solución se encontraba en esos “centímetros de acero”, que si bien no acabarían con las guerras, sí devolverían a la ofensiva su papel preponderante, restableciendo las “guerra como arte” y exaltando “el espíritu sobre la materia”<sup>40</sup>. Para Fuller el motivo de la “miopía militar” del momento se debía a que no se había dado suficiente importancia al más importante factor de la Gran Guerra, “el ingenio del petróleo”. Sostenía que el agente que propició el avance aliado de 1918 fue el “incremento de potencia protegida” gracias a la “fuerza motriz del petróleo”<sup>41</sup>.

Los defensores de la importancia de la caballería fueron el teniente coronel Monasterio y el comandante Gascueña. El primero se excusaba en el prólogo de su obra diciendo que a pesar de ser un jinete, su libro no era una defensa a “capa y espada” de la caballería. No negaba su incierto papel en esos momentos frente a los aviones o los vehículos mecanizados, pero también era evidente que en ningún país se había prescindido de ella<sup>42</sup>. En este debate “nada toca decidir”, sino que había que seguir lo marcado por otros países y adaptarlo a las características de España<sup>43</sup>. Monasterio consideraba que la caballería no había disminuido su importancia con la aparición de las nuevas armas, pero también opinaba juiciosamente que era erróneo pensar que no fuera sustituida en el futuro por la mecanización. Era algo que entraba dentro de lo posible, por lo que no había que recelar de los progresos mecánicos. Sin embargo, no lo veía posible en un futuro inmediato, porque había razones poderosas que impedían abandonarse por completo a la mecanización total, como eran los límites que impondría la naturaleza del terreno, que impediría a los carros moverse en zonas montañosas, boscosas, con ríos o edificios. Estos terrenos eran muy comunes en Europa y en España.

En Reino Unido se había experimentado con unidades enteramente mecanizadas, lo que para Monasterio tenía grandes posibilidades si se ensayaba en terrenos adecuados. Por tanto, deducía que lo más previsible era que el núcleo principal de los países europeos más poderosos siguiese integrado por infantería, “durante muchos años”<sup>44</sup>. Monasterio se encontraba también entre los que afirmaban que Reino Unido sufría “una verdadera fiebre de la mecanización”<sup>45</sup>.

Gascueña opinaba de manera similar, ya que aunque eran ideas “lógicas y sanas” las teorías tendentes a sustituir la caballería por la aviación o por los vehículos, carecían de aplicación debido a las imperfecciones de las máquinas, sujetas a la “existencia de buenos caminos”. Además, a pesar de los adelantos técnicos la caballería persistía, aunque muy transformada, en sus medios y modos de acción. Destacaba el ejemplo alemán, donde, tras las maniobras de 1928, se había confirmado su importancia en la guerra futura<sup>46</sup>. Sin embargo, creía que la caballería no debía dormirse en viejas inercias, sino que tenía que seguir, con prudencia, los progresos técnicos. Por otro lado,

<sup>39</sup> FULLER, J. F. C. (1929): *La guerra futura*, Toledo, Imprenta TEA, p. 142.

<sup>40</sup> *Ibidem*, pp. 5 y 6.

<sup>41</sup> *Ibidem*, p. 235.

<sup>42</sup> MONASTERIO ITUARTE, José (1930): *El momento de la caballería*, Toledo, Sebastián Rodríguez Impresor, hoja 1.

<sup>43</sup> *Ibidem*, hoja 1v.

<sup>44</sup> *Ibidem*, pp. 93-97.

<sup>45</sup> *Ibidem*, p. 134.

<sup>46</sup> GASCUEÑA GASCÓN, Epifanio (1931): *La moderna división de caballería*, Toledo, Sebastián Rodríguez Impresor, pp. 8 y 9.

para que fuese sustituida por unidades motorizadas plenamente era necesario que la industria fabricase máquinas, blindadas o no, eficaces para los reconocimientos<sup>47</sup>.

En cuanto al estudio del carro de combate en la CBM, hay que señalar la figura del teniente García Albors, autor de unos completísimos análisis sobre la mecanización y la guerra futura. En el prólogo de la primera parte de su obra *Carros de combate*, aparecida en la CBM en mayo de 1932, se preguntaba por qué no se había dado en España la importancia que se merecía al carro de combate. Mientras la paz no fuese una realidad y se siguiesen fabricando en otros países carros de combate, estábamos “en el deber de preocuparnos por ellos y de lograr por todos los medios un equipamiento, dentro de nuestras posibilidades, sin carrera de armamentos, modestamente, con aquellas naciones que lo utilizaron tiempo ha”. Sin embargo, hubo que esperar a que la situación en Marruecos se volviera insostenible para comprar en Francia algunos carros de combate, y en 1926 se planteó construir un carro nacional, el *Trubia*, cuyo proyecto fue abandonado<sup>48</sup>. En definitiva, en cuanto a carros, habíamos “andado con exóticas andaderas, más que con nuestro esfuerzo”. El primer intento de enmendar esta política fue en 1931, cuando se crearon dos regimientos de carros ligeros que, sin embargo, seguían sin dotarse de material.

En lo referente a la literatura sobre carros, señalaba que la situación no era mucho mejor, ya que faltaba ambiente y público, por lo que “muy alocado tendría que ser quien se arrojase sin más ni más a una aventura editorial cuyo resultado era fácil de prever”. No obstante, alguna obra se editó, pero la mayoría de los trabajos, y no era algo exclusivo de España, siguieron el camino de la revista profesional. A esto había que añadir que la reglamentación sobre carros en España estaba incompleta, lo que representaba un panorama de auténtico retraso con respecto a otros países<sup>49</sup>.

En la tercera parte de esta obra, de junio de 1933, elaboró un estudio de los carros en diversos países, entre ellos España. En lo tocante a Reino Unido, manifestó que los ingleses no eran partidarios del carro ligero de acompañamiento, a diferencia de lo hecho por los franceses y “quienes, como nosotros, seguimos esa tendencia”<sup>50</sup>. Como se expuso, la historia del carro de combate en España era limitada y, según García Albors, “nada complicada”. Indicaba que los nueve carros ligeros *Renault* fueron llevados en 1922 a Marruecos y repatriados en 1926 con el resto de los carros comprados a Francia, agregándose a la Tercera Sección de la Escuela Central de Tiro. Según manifestó, antes de haber sido mandados a la Península surgió la idea de crear un carro nacional, el ya mencionado *Trubia*, para lo que se encargó al capitán de Artillería Ruiz de Toledo la misión de recorrer distintos países europeos para informarse de lo llevado a cabo en ellos de cara a implantarlo en el futuro carro español, con el que junto a los *Renault* se pretendía organizar un grupo de carros de combate que, sin embargo, se sustituyó por la formación de dos regimientos de carros ligeros en Madrid y Zaragoza. En cuanto a los carros pesados, escribió que no se había hecho nada, indicando que no nos convenía debido a su elevado precio y a la topografía española, lo que hacía incierta su aplicación. Como se ve, entre los tratadistas españoles el factor topográfico era tan tenido en cuenta como el económico.

En España, en materia de carros de combate se había llevado una “política casi abstencionista” y el retraso era muy grande. Además, todos los proyectos sobre esta materia se tenían que enfrentar a “vetustas y desgastadoras inercias”. En definitiva,

---

<sup>47</sup> *Ibidem*, pp. 27 y 28.

<sup>48</sup> GARCÍA ALBORS, Enrique (1932): *Carros de combate*, Toledo, Sebastián Rodríguez Impresor, hoja 1.

<sup>49</sup> *Ibidem*, hoja 1v.

<sup>50</sup> GARCÍA ALBORS (1933): *op. cit.*, p. 503.

había mucho trabajo por delante, como era la fabricación del material, la ultimación de los reglamentos y el entrenamiento de las tropas en el combate junto a los carros. En este punto destacaba el ejemplo alemán —de cuyos ejercicios había dado sobradas noticias Beigbender, agregado militar en Berlín y profundo admirador del ejército alemán—, que careciendo de material simulaba los carros. Se inclinaba por seguir el modelo alemán y por aprovecharse de lo hecho en otros países para no perder el tiempo y el dinero en algo que ya ha sido ensayado en otras naciones, pero, eso sí, adaptándolo a las características de España<sup>51</sup>.

No se encontraba, sin embargo, entre los que pensaban que el carro de combate había sido el factor esencial de la victoria aliada en la Gran Guerra, pues añadía otras causas como la falta de apoyo en la retaguardia o la entrada de los norteamericanos en la guerra<sup>52</sup>. Se posicionó en contra de la exclusividad de los carros o la infantería, ya que aunque los primeros iban adquiriendo cada vez más importancia no se podía relegar a la infantería, puesto que solo se podría prescindir de ella “el día en que el terreno haya perdido todo su valor”, en el que los combates se resuelvan solo “con el fuego y la coraza” y en el que el enemigo estime “la victoria solo por el número de artefactos destruidos”<sup>53</sup>.

Esta creciente importancia de los carros aseguraba su futuro como arma, no obstante tener muchos enemigos. A sus detractores los dividió en dos escuelas: la “militar” y la “sentimental”. La primera estaba formada por los que pensaban que el carro solo había tenido sentido en las especiales condiciones de la Gran Guerra, las cuales tenían poca probabilidad de repetirse, por lo que el carro no tendrá tanta importancia. La segunda sostenía que al igual que los submarinos, los carros carecían de nobleza, ya que sus tripulaciones podían “matar a mansalva” al amparo de sus blindajes. No obstante, aseguraba que si los carros ahorraban dinero y vidas “¿por qué no han de tener en el futuro un empleo intensivo?”<sup>54</sup>.

En 1935 publicó en la CBM *Motorización y mecanización del ejército*, donde indicó que por fin el ejército español había sucumbido en “ese fetichismo del embolo y del engranaje” símbolo de la época. ¿Qué significaban esos vocablos extranjeros? Tal como aclaró, motorizar consistía en suprimir el “esfuerzo muscular” del caballo o del hombre y aplicar el motor de explosión. La mecanización no implicaba solo el transporte, sino que también abarcaba el combate mediante medios blindados. Esto significaba la eliminación o disminución de las unidades a pie y a caballo, que serían conducidas sobre “ruedas u orugas, ocultando a los combatientes bajo corazas y dando al combate una fisonomía hasta ahora inédita y desconocida”<sup>55</sup>.

Entre 1919 y 1930 surgieron en Europa y Estados Unidos una serie de teorías tendentes a resolver la guerra del futuro en un momento en el que se había regresado al concepto de guerra dinámica, frente a la defensiva que había presidido buena parte de la Gran Guerra. Todas ellas fueron analizadas y comentadas por García Albors, así como las ideas de destacados tratadistas militares, entre los que sobresalían Fuller y Liddell-Hart<sup>56</sup>. Ante la pregunta de mecanizar o no cuando los vecinos o posibles enemigos lo

<sup>51</sup> *Ibidem*, pp. 527-530.

<sup>52</sup> *Ibidem*, p. 547.

<sup>53</sup> *Ibidem*, pp. 554 y 555.

<sup>54</sup> *Ibidem*, pp. 582-590.

<sup>55</sup> GARCÍA ALBORS, Enrique (1935): *Motorización y mecanización del ejército*, Toledo, Sucesor de Rodríguez, pp. 4-8.

<sup>56</sup> Un detallado estudio de la doctrina militar alemana se encuentra en: MUÑOZ BOLAÑOS, Roberto: “Griff nach der Weltmacht. Hacia el poder mundial. El desarrollo de la doctrina militar alemana (1808-1945)”. En: E. Martínez Ruiz y J. Cantera Montenegro (dirs.), *Actas del I Congreso Internacional de la*



hacían, respondía afirmativamente, ya que en cuanto a la guerra se refiere “era peligroso ir renqueando a la zaga de los demás países”, En este sentido se oponía a cruzarse de brazos, defendiendo la necesidad de modernizarse y estudiar “las posibles modificaciones y mejoras”<sup>57</sup>.

Lo importante de esta obra eran las consecuencias que se derivaban para un país como España, con un ejército cuyas unidades móviles eran muy escasas. Hubo intentos en 1932 de cambiar el estado de las cosas por el general Rodríguez del Barrio, y en 1934 de crear una división motorizada. Asimismo, en 1935 se pensó en una progresiva motorización del ejército. Sin embargo, no pasaron de meros proyectos. En comunión con las ideas de Fuller, pensaba que la orografía del país era ideal para la combinación de guerra muscular y mecanizada. Sin embargo, opinaba que una motorización total sería peligrosa por las características del terreno y por la falta de capacidad industrial y escasez de carburante. Es decir, las mismas objeciones que ya habían presentado Mola o Beigbeder.

García Albors se oponía a que la motorización sustituyese a las tradicionales divisiones de caballería, argumentando lo inconveniente de reducir unas unidades que se hallaban faltas de caballos para ser sustituidas por otras cuyo resultado en España era incierto. Además, indicaba que serían “un lujo excesivo para nuestra proverbial pobreza”. Primero habría que completar las unidades entonces existentes y luego, como ensayo, implicarse en la progresiva motorización de las unidades “que más lo necesiten y más fáciles sean de motorizar: la Artillería y los servicios y trenes”. En lo referente a la mecanización, defendió que fuese modesta, desarrollando el carro ligero para que apoyase al mayor número de unidades de infantería, apoyándose en lo que decían los reglamentos españoles en cuanto a su utilización cuando el terreno y otras circunstancias lo permitiesen. El colofón de su análisis para España era: la “alianza del motor con el ganado” sin “extremismos”; antes de crear unidades motorizadas atender las que se tenían; acordarse de las teorías de la mecanización solo para estudiarlas y seguir su progreso en otros países, y, por último, proveer de material a los regimientos de carros existentes<sup>58</sup>.

## CONCLUSIÓN

Esta dilación en las ideas de la mecanización no ha de sorprender a nadie, ya que el ejército español se encontraba retrasado en casi todo en comparación con sus homólogos europeos. Las causas eran por un lado económicas, pues ya había expuesto el comandante Beta, en 1917, que más que técnico el problema militar de España era económico<sup>59</sup>. Y esto es algo que también advirtió Romanones en 1920<sup>60</sup>. Como señaló Cardona, era una nación agrícola en la que incluso faltaban caballos para la Caballería, por lo que no es de extrañar el mal equipamiento de su ejército si se carecía de una infraestructura industrial<sup>61</sup>. Sin embargo, tal como planteó García Albors, es cierto que en lo relativo al carro hubo intentos de “aclimatarle entre nosotros”, pero no hubo continuidad debido a la “tradicional apatía” y a la falta de una dirección “que llenase la

---

*Cátedra Complutense de Historia Militar. Perspectivas y novedades de la Historia Militar. Una aproximación global*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2014 (en prensa).

<sup>57</sup> GARCÍA ALBORS (1935): op. cit., pp. 171 y 172.

<sup>58</sup> *Ibidem*, pp. 221-230.

<sup>59</sup> COMANDANTE BETA (1917): *Tres años de reformas militares (1915-1917)*, Madrid, Imprenta de Bernardo Rodríguez, p. 38.

<sup>60</sup> ROMANONES, conde de (1920): *El ejército y la política*, Madrid, Renacimiento, p. 108.

<sup>61</sup> CARDONA (1983): op. cit., p. 169.

correspondiente consignación en los presupuestos”. Asimismo, faltó la figura que estimulase esos proyectos, “un Estienne español”<sup>62</sup>. Habría que añadir la frontal oposición de aquellos militares enrocados en posturas tan tradicionales que seguían reclamando el valor de la caballería, cuando esta había quedado sobradamente superada en la Gran Guerra, o culpaban de falta de nobleza a las nuevas máquinas, abominando de ellas y defendiendo el factor moral frente al técnico, rémoras que tiempo llevó desterrar. Además, como ya quedó explicado, el relieve, la falta de una pujante industria y la penuria en cuanto a combustible eran también un importante freno.

Por su parte, desde la CBM se hizo un loable intento por hacer llegar a sus lectores unas teorías como las de Fuller —si bien *La guerra futura* era una versión abreviada— que solo podían conocer quienes dominasen algún idioma extranjero o a través de reseñas y comentarios fragmentarios aparecidos en revistas profesionales como los *Memoriales* y *La Guerra y su Preparación*. Junto a los juiciosos estudios de García Albors, el militar español tenía una importante ayuda de cara a un mayor conocimiento de unas teorías que tanto recelo despertaban. Este proceder obedecía a los deseos de sus directores de mejora intelectual del oficial, quien, en contra de lo que muchos han pensado, poseía una buena cultura profesional, como demostró la extensa nómina de colaboradores con la que contó la CBM. Alpert se encuentra entre los que pensaban de este modo, afirmando que Rojo era una excepción, ya que sabía leer en otros idiomas, “había juntado una biblioteca” y conocía las teorías de Liddell-Hart y Fuller sobre la mecanización<sup>63</sup>. Además, no se puede pasar por alto que la Colección pretendió sentar las bases de una doctrina original libre de influencias extranjeras y resumida en esa frase de Rojo que defendía: “Pensar en español y obrar en español”.

---

<sup>62</sup> GARCÍA ALBORS (1933): op. cit., p. 535.

<sup>63</sup> ALPERT, Michael (1977): *El ejército republicano en la guerra civil*, Valencia, Ruedo Ibérico, p. 4.