

AÑOS DIFÍCILES. REDUCCIONES Y RENOVACIONES

Francisco FERNÁNDEZ MATEOS¹

RESUMEN

A partir de 1982 los nuevos cambios políticos tuvieron como consecuencia una reforma militar con el denominado Plan de Modernización del Ejército de Tierra (META). Por esta reforma quedaron disueltas las nueve brigadas territoriales y quedaron sin excesiva variación las unidades divisionarias, dotadas de medios acorazados/mecanizados. Esta nueva estructura no terminó de realizarse hasta 1986. Las unidades de carros eran cada vez más antiguas y por tanto más desgastadas, lo que supuso el primer plan para modernizar los carros AMX-30.

A su vez comenzaban las conversaciones entre las naciones sobre lo que terminó siendo el Tratado sobre las Fuerzas Armadas Convencionales en Europa (FACE) por el que se limitaban estas armas, y concretamente en lo referido a carros de combate el parque español quedaba reducido a un total de 793 carros, por lo que comenzaría el proceso de destrucción de los sobrantes. Esta reducción daba lugar mediante el programa TLE (Transfer of Limited Equipment), a que los países pudieran intercambiarse sus materiales sobrantes sin aumentar el número total del acordado. Por todo ello había materiales en los depósitos europeos en aceptables condiciones, que permitiría sustituir los carros más antiguos del parque español.

¹ Coronel de Caballería, retirado.

Por otra parte, la disminución de mandos y tropa, y a su vez del tiempo en filas del soldado, produjo que no hubiera cobertura suficiente en las unidades. Ello motivó que se estableciesen unas nuevas plantillas más reducidas que no fueron suficientes, lo que dio paso a un nuevo plan denominado Nueva Organización del Ejército de Tierra (NORTE). Significó una reducción mayor de unidades aunque, respecto a los carros se refiere, fueron dotadas con nuevos modelos casi de última generación. A la segunda modernización de los AMX-30, le siguió la adquisición los M-60 A/3 y el alquiler de los Leopard 2, con el compromiso de la fabricación nacional del Leopard 2E, cuestión que ya se pondría en ejecución en el nuevo milenio.

Todas estas reducciones dejarían, en la denominada Fuerza de Maniobra, una sola división mecanizada con tres brigadas y además una brigada de caballería mientras que quedaban tres brigadas ligeras (con un batallón de carros) y una de caballería con efectivos mínimos para constituir una reserva movilizable. Tras la disolución de estas fuerzas ya en 2003, se abría una nueva etapa en la historia de las fuerzas acorazadas españolas.

PALABRAS CLAVE: Plan META, modernización de AMX-30, tratado FACE, programa TLE, adquisición de M-60, plan NORTE, carros Leopard.

ABSTRACT

From 1982 on, the new political changes resulted in a military reform with the so-called Army Modernization Plan (META). After this reform, the nine territorial brigades were dissolved, while the divisional units, equipped with armoured/mechanized materiel, remained basically unchanged. This new structure was not completed until 1986. Armoured units were progressively older and more worn, and led to the first plan to modernize the AMX-30 tanks.

At the same time, the nations began negotiations that would end up in the «Conventional Armed Forces in Europe Treaty» (FACE), which limited these weapons, particularly regarding tanks. The Spanish armoured stock was reduced to a total of 793 tanks, so the process of destroying the surplus began. This reduction gave rise to the TLE (Transfer of Limited Equipment) program, so that the countries could exchange their surplus materials without increasing the total number agreed. For all these reasons, there were materials in the European depots in acceptable conditions, what made possible to replace the oldest tanks in the Spanish stock.

On the other hand, the diminishing number of cadres and troops, as well as that of the soldiers' serving time, produced a shortage of manpower in the units. This led to the establishment of new smaller "Peace Establishments", that were not adequate, which gave way to a new plan called the New Organization of the Army (NORTE). It meant a greater reduction of units although they were equipped with new models of almost last generation tanks. The second AMX-30 modernization was followed by the acquisition of the M-60 A/3 and the rental of the Leopard 2 tanks, with the commitment to home manufacture the Leopard 2E, something that would already be implemented in the new millennium.

All these reductions left, in the so-called Maneuver Force, a single Mechanized Division with three Brigades and also a Cavalry Brigade, while three light Brigades remained in cadre, in order to constitute a mobilizable reserve. After these forces were dissolved in 2003, a new chapter started in the history of the Spanish armoured forces.

KEY WORDS: META Plan, AMX-30 modernization, FACE treaty, TLE program, acquisition of M-60, NORTH plan, Leopard tanks.

* * * * *

EL PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL EJÉRCITO DE TIERRA

Planteamientos iniciales

Los estudios sobre el denominado Plan META, de Modernización del Ejército de Tierra, fueron iniciados en 1979, en la División de Planes del Estado Mayor del Ejército, con la finalidad de «estructurar y determinar el Ejército adecuado para España de la década de los 90». Estaba formado en su conjunto, por los siguientes 6 subplanes, a saber: ORGA (Estructura Orgánica y Funcional), DEMA (Demarcaciones Territoriales), MATE (Recursos Materiales), HUMA (Recursos Humanos), ORDE (Ordenamiento Jurídico) y APER (Actividades Permanentes). En resumen, lo que se intentaba conseguir era que el Ejército español de los 90, fuera mucho más operativo y eficaz, al tiempo que más reducido en personal; de hecho, la idea consistía en disminuir los efectivos a unos 160.000, frente a los 255.000 existentes a mediados de los 80. Para conseguirlo, según explicó el Ministerio de Defensa en

1983, serían desmanteladas las Brigadas de Defensa Operativa del Territorio DOT, y pondrían en marcha el proyecto de ley sobre el Servicio Militar, que planteaba la reducción del tiempo de estancia en filas de 18 a 12 meses, a la vez que se estudiarían contratos para varios miles de soldados que, tras firmar como voluntarios, podrían permanecer en determinados destinos durante tres o cuatro años, lo que redundaría en una disminución de personal, pero con una mayor profesionalización y especialización de las unidades.

La organización de la estructura orgánica, comenzó en 1982, con la entrada en vigor de las órdenes ministeriales que concretaron las composiciones básicas del Cuartel General del Ejército, de la Fuerza (unidades operativas), y del Apoyo a la Fuerza (Logística). Además, el papel de los capitanes generales fue potenciado como mandos operativos de cada demarcación territorial. En resumen, el Ejército quedaba constituido por tres grandes núcleos de fuerzas:

Los Mandos Operativos (MOR) serían las unidades operativas de cada región, incluyendo la mayoría de sus Grandes Unidades, integradas en sus respectivas regiones militares, junto a su Cuartel General. Como adición, la región Sur incluía la Brigada de Artillería de Costa del Estrecho así como las guarniciones de Ceuta y Melilla. Por otra parte, cada una de la seis Regiones Militares integraba, al menos, un Grupo de Operaciones Especiales, una Unidad Regional de Transmisiones, y varias Compañías de Policía Militar.

Las Unidades de Apoyo a la Fuerza o Reserva General disponían de una componente de alta disponibilidad y nueva creación denominada Fuerza de Acción Rápida o FAR, que tenía un Cuartel General de nivel divisionario y englobaba al Mando de la Legión, con su Cuartel General de tipo brigada y a la única Gran Unidad no dependiente de los MOR, ya descritos, así como la Brigada Paracaidista. Por otra parte, también eran de la Reserva General varios Mandos, creados a partir del nuevo plan, que pertenecían a las Armas de Artillería e Ingenieros, además de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra, de las que dependían ciertas unidades especializadas y únicas.

Y, por último, las Unidades de Apoyo Logístico estaban constituidas por elementos de servicios encargados del apoyo a todas las fuerzas en tres niveles básicos: El Superior, dedicado al apoyo logístico del conjunto del Ejército, organizado a partir de Agrupaciones de Transportes, Abastecimientos, y Sanidad, centralizadas en Madrid e integradas en el MALZIR (Mando de Apoyo Logístico de Zona Interregional); el segundo nivel, correspondía a los tres Mandos de Apoyo Logístico a Zonas Interregionales; y el último nivel estaba formado por las Agrupaciones de Apoyo Logístico (AALOG), la mayoría de las cuales estarían distribuidas una en cada región, para prestar el necesario apoyo próximo a las unidades acantonadas en cada una de ellas, especialmente a las que no dispusieran de medios logísticos propios.

Las Grandes Unidades tipo División/Brigadas Independientes

División Acorazada «Brunete» n.º 1 (El Pardo-Madrid):

Brigada Mecanizada XI (Reconstituida en Badajoz).

Brigada Acorazada XII (El Goloso, Madrid).

División Motorizada «Guzmán el Bueno» n.º 2 (Granada):

Brigada Mecanizada XXI (Nueva creación en Córdoba).

Brigada Motorizada XXII (Cádiz-Sevilla).

Brigada Motorizada XXIII (Nueva creación en Almería).

División Mecanizada «Maestrazgo» n.º 3 (Valencia):

Brigada Mecanizada XXXI (Castellón-Valencia).

Brigada Mecanizada XXXII (Cartagena).

División de Montaña «Urgel» n.º 4 (sin unidades blindadas):

Brigada de Cazadores de Montaña XLI (Gerona-San Clemente de Sasibas).

Brigada de Alta Montaña XLII (Jaca-Huesca).

División de Montaña «Navarra», n.º 5 (Pamplona):

Brigada de Cazadores de Montaña LI (San Sebastián).

Brigada de Motorizada LII (Vitoria).

Por su parte, las Brigadas de Caballería Jarama I y Castillejos II, con sede en Salamanca y Zaragoza, respectivamente, no dependían de ninguna división. En lo referente a la Brigada Aerotransportable (Pontevedra) correspondía al MOR Noroccidental y la Paracaidista estaba integrada en la Reserva General, como parte de la Fuerza de Acción Rápida.

Regimientos y Batallones de las Brigadas

Ante la gran disolución de unidades tipo regimiento, se determinó que los batallones encuadrados en aquellos que siguieron activos se les otorgase nombre institucional, que tras algunos cambios quedaron definitivamente otorgados en la IG 2/91 del Estado Mayor del Ejército.

Brigada de Infantería Mecanizada XI

La nueva Brigada Mecanizada XI se reorganizó en Badajoz con unidades procedentes de Madrid y otras de Badajoz de la antigua Brigada XXI.

Regimiento Saboya n.º 6: Trasladado a Bótoa (Valencia) en 1991 con dos batallones mecanizados.

Regimiento Castilla n.º 16: Con un batallón mecanizado y un batallón de carros.

Grupo Artillería ATP XI: Con el antiguo ATP-XXI que recibe las piezas M-109 A-1 del disuelto en Campamento (Madrid).

Brigada de Infantería Acorazada XII

La Brigada XII no tuvo variaciones y siguió en El Goloso (Madrid).

Regimiento Asturias n.º 31: Con un batallón mecanizado.

Regimiento Alcázar de Toledo n.º 61: Con dos batallones de carros.

Grupo Artillería ATP XII: Con sus 18 piezas M-109 A-1.

Brigada de Infantería Mecanizada XXI (nueva creación en Córdoba)



M-47 E-2 con cañón de 105. Nuevo regimiento Córdoba 10 (BRIMZ-XXI)

La nueva Brigada Mecanizada XXI se creó en Córdoba con unidades procedentes de Córdoba y la reorganización del nuevo regimiento Córdoba 10 anteriormente en Granada. Su batallón de carros dispuso del modelo M-47 E2.

Regimiento La Reina n.º 2: Dotado posteriormente con dos batallones mecanizados.

Regimiento Córdoba 10: Reorganizado en Córdoba, con un batallón mecanizado y un batallón de carros.

Grupo Artillería ATP XXI: Dotado con los autopropulsados M-109 que había en Sevilla en el regimiento n.º 14.

Brigada de Infantería Motorizada XXII (siguió sin variación)

Regimiento Pavía 47: Con dos batallones motorizados.

Regimiento Soria 9: Con un batallón motorizado y otro de carros.

Grupo Artillería XXII: Con piezas remolcadas de 105/26.

Brigada de Infantería Motorizada XXIII

Se constituyó en Almería con los efectivos de la anterior Brigada de Reserva. Estaba organizada en batallones independientes por lo que se tuvieron que reconstituir dos regimientos que habían sido disueltos.

Regimiento Aragón 17: Con dos batallones motorizados.

Regimiento Granada 34: Con un batallón motorizado y otro de carros (este batallón procedía de la anterior Brigada de Reserva).

Grupo Artillería XXIII: Con piezas remolcadas de 105/26.

Brigada de Infantería Mecanizada XXXI

Fue la nueva denominación de la anterior brigada motorizada XXXI continuando de guarnición en Castellón/Valencia.

Regimiento Tetuán 14: Con dos batallones que luego fueron mecanizados.

Regimiento Vizcaya 21: Con un batallón de carros y un batallón mecanizado.

Grupo Artillería ATP XXXI: Con un grupo de 12 piezas ATP M-108.

Brigada de Infantería Mecanizada XXXII

Fue la nueva denominación de la anterior Brigada Motorizada XXXII, continuando de guarnición en Cartagena.

Regimiento Mallorca 13: Con dos batallones que luego fueron mecanizados.

Regimiento España 18: Con un batallón de carros y un batallón mecanizado.

Grupo Artillería ATP XXXII: Inicialmente con piezas remolcadas 105/26 mm.

Brigada de Infantería Motorizada LII

Fue constituida como segunda unidad de la División de Montaña 5.

Regimiento Garellano 45: Con dos batallones motorizados.

Regimiento Mixto Flandes 30 de guarnición en Araca (Álava): Con un batallón motorizado y uno de carros de nueva creación.



Nueva Brigada Motorizada LII. Recibió en Vitoria los M-47 E del Vizcaya 21 de Bétera. Mantuvo unos meses la curiosa numeración OM1, OM2 y OM3 para los carros de la PLM

Brigada de Caballería Jarama I

Regimiento Ligero Santiago 1: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Ligero Almansa 5: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Acorazado Farnesio 12: Con grupo acorazado y grupo mecanizado.

Regimiento Artillería 41: Con un grupo de 18 piezas ATP M-108.

Brigada de Caballería Castillejos II

La nueva Brigada de Caballería se constituyó en Zaragoza con los dos anteriores regimientos de las divisiones de montaña y el regimiento Pavía original de la anterior brigada Jarama. Se concentró en Zaragoza y recibió el regimiento de artillería 20.

Regimiento Ligero Numancia 9: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Ligero España 11; Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Acorazado Pavía 4: Con grupo acorazado y grupo mecanizado.

Regimiento Artillería 20: Con un grupo de 18 piezas ATP M-108.

Unidades divisionarias dotadas de medios acorazados

De la División Acorazada

Regimiento Ligero Villaviciosa 14: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Artillería 11: Con grupo M-107 y grupo M-109 A-1.

Regimiento Ingenieros 1: Con una compañía mecanizada y un carro puente.

De la División Motorizada

Regimiento Ligero Sagunto 7: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Artillería 14: Grupo remolcado de 155 y grupo autopropulsado con las piezas M-109 revisadas tras su paso por el Sáhara. De esta forma causaron baja las viejas piezas M-44, pasando nueve al Regimiento n.º 32 de Melilla.

Regimiento Ingenieros 2: Con un carro puente.

De la División Mecanizada

Regimiento Ligero Lusitania 8: Con grupo ligero y grupo mecanizado.

Regimiento Ingenieros 3: Con un carro puente.

A todas estas unidades hay que añadir los medios de los batallones de zapadores de las brigadas acorazada y mecanizada, que dispusieron de diverso material de máquinas y que finalmente fueron dotados de las diferentes versiones especiales de distintos carros y blindados de orugas o ruedas, derivados del M-47, M-113 y BMR-600.

Datos a considerar:

1. Las Divisiones de Montaña perdieron su regimiento de caballería, por lo que se quedaron sin medios blindados de ningún tipo. Además, al ser disueltos los Grupos Ligeros DOT, también desaparecieron todos sus elementos blindados (carros M-41 y Panhard AAML H-90 y HE 60), si bien, al aumentarse las plantillas de los regimientos de caballería, con un segundo grupo de tipo mecanizado, las fuerzas quedaron algo más equilibradas, aunque de inferior entidad que el nivel aproximado existente antes del plan META.
2. La DAC 1 fue desplegada con una brigada en Madrid y la otra en Badajoz, de manera que la Brigada Mecanizada XI de Madrid fue realmente disuelta y sus restos fueron enviados a reforzar la nueva Brigada Mecanizada XI, que fue constituida en Badajoz con unidades de las antiguas brigadas XI y XXI.



Pieza M-44 del RACA 32 de Melilla en 1985 (colección coronel Carlos Azcárraga)

3. A partir de 1985, las plantillas de las compañías/escuadrones de carros, fueron reducidas de 17 a 16 carros para finalizar poco después con 13 vehículos, tres secciones de 4 carros, más uno de mando. Los batallones de carros de la brigada acorazada quedaron reducidos a 41 carros (3x13 + 2 de mando), mientras que los de las brigadas mecanizadas y motorizadas fueron reorganizados con cuatro compañías, sumando un total de 54 carros (4x13 + 2 de mando)².
4. Como es habitual, las plantillas de las unidades fueron adaptándose paulatinamente, tras la aprobación del Plan META, lo que supuso la desaparición de algunas unidades, la adaptación del personal y, por supuesto, el trasvase de materiales de unas unidades a otras, manteniendo, cuando era posible, los tipos de materiales dentro de una misma unidad. Por ejemplo, los AMX-30 del disuelto Regimiento Wad-Ras (desde 1974 oficialmente denominado Uad Ras) fueron entregados al Vizcaya 21, para que toda la División Maestrazgo, excepto el Regimiento de Caballería Lusitania, dispusieran del mismo carro. Pero, también se produjeron algunos errores dignos de mención y totalmente incomprensibles. El más destacado, sin lugar a dudas, fue la entrega al Regimiento de Caballería Numancia 9, perteneciente a la Brigada de Caballería II, 31 carros ligeros M-41, en octubre/noviembre de 1987, para retirárselos tan solo unos meses más tarde³.

² Aunque no tengo los datos exactos, estoy seguro de que, con anterioridad al plan META, los BICC disponían de 57 carros, cifra en la que estaban incluidos los 51 vehículos de las compañías, más los 2 de mando, más los de la Sección de Reconocimiento o SERECO. No puedo precisar más, pero no me cabe duda de que eran 57 carros en total. De todas formas, es indudable que adquirimos más carros pues, de hecho, la Infantería de Marina llegó a contar con una compañía de 17 que fueron transformados a la versión A3 (nuevo motor, pero manteniendo el cañón de 90 mm). Además, el museo de El Goloso (MUMA) dispone de un ejemplar sin modernizar y, al parecer, el PCMASACOM también dispuso, al menos, de otro ejemplar que fue destruido. Por último, algunas fuentes afirman que, ciertos centros, llegaron a contar con otros vehículos similares, que también debieron ser desguazados.

³ Aquellos carros los vi personalmente en julio de 1986 (incluyo una foto de la ocasión), mientras entregaba los M-41 del GLDOT IV de Gerona, en el PCMASA n.º 2 de Segovia. Como la mayoría estaban recién pintados y con muy buen aspecto (que no pasaba de ahí) pregunté por ellos y la respuesta fue que se habían preparado para el recreado Grupo de Caballería Reyes Católicos de la Legión. Sin embargo, al poner el grupo muchos problemas para hacerse cargo de los vehículos, «alguien» tomó la decisión de entregárselos al Grupo DOT de Inca que, en aquel momento, no se pensaba disolver. Sin embargo, como finalmente también desapareció, «otro alguien» decidió que se les entregaran al Numancia, que ya los había utilizado como RCLAC de una División de Montaña, cuando estaba en Barcelona. Obviamente, tras los gastos correspondientes (reparaciones y puesta al día, pintura, transporte, alquiler de grúas, etc.) y unos cuantos meses de escasa utilización (hasta marzo/abril de 1988), fueron dados de baja definitivamente y, algunos de ellos, todavía siguen adornando la Base de la antigua Brigada de Caballería. En realidad, solo habían sido revisados a fondo los 17 vehículos del Escuadrón de Carros, mientras que el resto, los del Grupo Ligero (3x6), estaban en una situación lamentable, por lo que prácticamente no se utilizaron.



Los carros AMX-30 del Regimiento Wad-Ras fueron enviados al regimiento Vizcaya 21

5. La llegada de nuevos blindados de la familia M-113, que llegó a alcanzar la cifra inicial de 1.100⁴ ejemplares entre todas sus versiones, permitió que todos los Regimientos Mecanizados y Mixtos recibieran los conocidos como Transportes Orugas Acorazados TOA,s, al tiempo que fueron completados también los Regimientos de Caballería. Según el coronel Martínez de Merlo, entre los vehículos recibidos y los modernizados en España, la familia M-113 incluyó, aproximadamente, ejemplares de Transportes de Personal (588), Porta-morteros de 120 mm (92), Porta-morteros M-125 de 81 mm (70), M-577 de Puesto de Mando (110), M-548 de Carga y/o Municionamiento (134), Taller (4), Recuperación (12), Ambulancia (12), Siembraminas (18), Combate de Zapadores (31), y Transmisiones (19). Para el futuro, no estaría de más que una parte de los vehículos fueran modernizados para mantenerlos en servicio algún tiempo más, aunque para la realización de funciones secundarias, dado que dudo mucho que los presupuestos disponibles permitan fabricar otros vehículos nuevos, bien derivados del VCI Pizarro o del nuevo VCR Dragón 8x8.
6. La fabricación del nuevo Blindado Medio de Ruedas español BMR-600 6x6 (unas 680 unidades), en los años 80, también en numerosas versiones, permitió cubrir las necesidades de los regimientos con dos batallones mecanizados, así como algunas unidades de Ceuta, Melilla y Canarias. Las brigadas fueron articuladas, de forma generalizada, con dos regimientos a dos batallones, con números correlativos del I al IV. Además, las BRIMZ pasaron a tener sus tres batallones mecanizados, uno con M-113 (el que compartía el regimiento dotado con carros) y dos con BMR-600. Además, una buena parte de los batallones motorizados también fueron dotados de BMR, por lo que, en realidad, todos pasaron a ser mecanizados, bien sobre ruedas o sobre cadenas. Por otra parte, la familia BMR también llegó a contar con una gran cantidad de versiones, muy similares a las citadas para el M-113 que, por ahora, hasta que no estén disponibles las derivadas del VCR 8x8, tendrán que mantenerse en servicio. Además, una parte determinada de esos vehículos, al igual que los M-113, podría ser conveniente actualizarlos para alargar su vida operativa, aunque también podría ser aconsejable que se adquieran o sustituyan por más vehículos MRAP, bien RG-31 como los ya existentes, o por otros modelos que, incluso es posible que sean más baratos que la modernización de los propios BMR-600. En fin, es un tema que habría que estudiar a fondo.
7. En lo referente a la Caballería, como suele ser habitual en todas las reorganizaciones, al ser el Arma más pequeña es, inexorablemente, la más afectada por los cambios. Así, la disolución de los 10 Grupos DOT (incluido el

⁴ Con la aplicación del Tratado FACE, de reducción de armas convencionales en Europa, la cantidad de M-113 pasó la cifra de los 1.300 vehículos.

de Inca) debería compensarse con la organización de un grupo mecanizado en los regimientos ligeros (un escuadrón de carros y uno mecanizado) y, con dos grupos acorazados, (con dos escuadrones de carros y uno mecanizado) en los regimientos acorazados, si bien, dada la falta de medios, el segundo grupo quedó como el de los regimientos ligeros. En resumen, se perdieron 20 escuadrones (10 ligeros acorazados y 10 de carros) y se ganaron 12 (6 de carros y 6 mecanizados).

En cuanto a los regimientos de Ceuta y Melilla, tras haber recibido VEC con la torre T-20, mantuvieron su orgánica especial con un escuadrón ligero, uno de carros y uno mecanizado. Poco, después, perdieron los VEC y quedaron constituidos por dos escuadrones de carros y uno mecanizado. Posteriormente, fueron reducidos una vez más hasta la situación actual, en la que el nombre de regimiento es lo poco que les queda de su entidad. Por último, en 1985, la caballería comenzó a recibir los VEC, a razón de 16 ejemplares por escuadrón ligero, aunque durante tres o cuatro años más, permanecieron sin torre, es decir, sin ninguna efectividad, salvo las 32 torres iniciales T-20 utilizadas por los regimientos Montesa y Alcántara. Estos vehículos volvieron a la península. A partir de 1986, conforme fueron dados de baja los AAML H-90 de los Grupos DOT, sus 100 torres H-90 fueron instaladas en los VEC del Regimiento Sagunto 7 y Grupo Reyes Católicos, que incluía varios con torre de 20. Este grupo fue inexplicablemente disuelto en 1988, por lo que cuando poco después comenzaron las misiones internacionales, con la Legión formando sus primeras agrupaciones, resultó que la Legión no tenía caballería y hubo de venir de otras unidades.



VEC del Regimiento Sagunto. Sobre 1988 recibieron la torre de las antiguas AAML H-90 (foto Veteranos del Sagunto)

8. En 1983, se recibió el último de los Grupos ATP de obuses M-109 A1B. Tras una pequeña estancia en el Regimiento de Artillería n.º 14 de Sevilla, fueron entregados al nuevo Grupo ATP XXXII, que estaba creándose en Murcia. Estas piezas, junto a las antiguas, fueron transformadas posteriormente a la versión M-109 A5E, con tubo de 155/39 mm⁵, alcanzaron la cifra de 94 ejemplares, que fueron durante muchos años las piezas ATP básicas del Ejército español, junto a los cañones-obuses M-110 A2, de 203 mm.

En cuanto al M-108, del que llegamos a disponer de 48 ejemplares, debemos decir que era una pieza similar al M-109 pero con un obús de 105 mm, por lo que su alcance máximo se redujo a unos 11.500 metros. A mediados de los 90, cuando fueron recibidos los M-110/A2, por aplicación del Tratado FACE, fueron dados de baja definitivamente.

En 1984, fue iniciado el programa para adquirir un sistema de defensa antiaérea móvil, decidiéndose finalmente la adquisición de 18 sistemas Roland franceses, sobre chasis AMX-30. En principio fueron asignados al Regimiento de Artillería n.º 74, aunque en 1988 pasaron a integrarse en el Grupo III del RAAA n.º 71, de Madrid, terminando finalmente en el RAAA n.º 81 de Marines (Valencia), donde permanecieron hasta que dejaron de ser operativos en 2015, tras adquirirse los sistemas Patriot. Sin embargo, con la baja definitiva de los AMX-30EM2, en 2004, el mantenimiento de estas piezas terminó siendo un serio problema.

El 20 de septiembre de 1988 comienza la transformación en el Centro de Mantenimiento de Sistemas Acorazados n.º 2 (Segovia) de las doce Piezas ATP 175 M-107. Las primeras piezas transformadas se reciben en el RACA 11 el 19 de diciembre de 1988 y se realizan las primeras pruebas de fuego del 22 al 26 de mayo de 1989 en el Campo de Tiro del Teleno (Astorga-León). En 1993 llegaron 24 nuevas piezas de Alemania por el tratado TLE, pasando el grupo primitivo al Regimiento 63 del Mando de Artillería de Campaña, quedando las nuevas piezas formando dos grupos en el Regimiento 11 de la División Acorazada, por lo que se dispuso de tres grupos de doce piezas⁶. Las plantillas asignaban a cada regimiento dos grupos de dos baterías de ocho piezas, lo cual ha llevado a cierta confusión en cuanto al número de piezas recibidas. Todas ellas fueron dadas de baja en los primeros años del nuevo milenio.

⁵ Las primeras piezas eran de los modelos M-109 de 155/23 mm y M-109A1 de 155/32 mm de calibre.

⁶ Parte de estas piezas (12) fueron realizadas en el PCMASA n.º 2 de Segovia, a partir de otras tantas M-107 de 175 mm, usadas desde hacía años en nuestro Ejército. El resto, las recibimos por aplicación del Tratado FACE.



Autopropulsado M-108. En 1985 dos grupos de 18 piezas en Brigadas de Caballería y un grupo de 12 piezas en la Brigada Mecanizada XXXI (Colección BRC-II)



Las primeras piezas transformadas en el modelo M-110 del 203 en la Base de Segovia

A partir de 1989 comenzó la distribución de los primeros carros transformados AMX.30 ER-1, a los que se les sustituyó la caja de cambios por una transmisión Allison. Los 25 primeros (procedentes de plantillas sobrantes), se entregaron a algunas unidades que no estaban completas, conviviendo ambos modelos cuya diferencia externa era prácticamente nula. Los siguientes fueron los del batallón de carros del regimiento Vizcaya 21. La transformación afectó a 60 carros según unas fuentes y a 70 según otras. Lamentablemente en los días actuales, la información al respecto de esta transformación no consta en los archivos del Parque y Centro de Mantenimiento n.º 1.

Según los estudios del Coronel Martínez de Merlo, la distribución de los carros M-47E, M-48A5E y AMX-30 hacia 1985/90, era la siguiente:

		M-47E1	M-48A5E	AMX-30
DAC	Rg. Inf. Alcázar de Toledo 61			81
	Reg. Inf. Castilla 16			54
	Rg. Cab. Villaviciosa 14			33
DIMT	Rg. Inf. Soria 9		50 (*)	
	Rg. Inf. Córdoba 10	46 (**)		
	Rg. Inf. Granada 34		50 (*)	
	Rg. Cab. Sagunto 7	32		
DIMZ	Rg. Inf. Vizcaya 21			54
	Rg. Inf. España 18			54
	Rg. Cab. Lusitania 8	32		
BRC I	Rg. Cab. Santiago 1	30		
	Rg. Cab. Almansa 5	30		
	Rg. Cab. Farnesio 12	42		
BRC II	Rg. Cab. España 11	30		
	Rg. Cab. Numancia 9	28		
	Rg. Cab. Pavía 4	42		

		M-47E1	M-48A5E	AMX-30
DM 6	Rg. Inf. Flandes 30	53		
Ceuta	Rg. Cab. Montesa 3		27 (***)	
Melilla	Rg. Cab. Alcántara 10		27 (***)	
Enseñanza	Academia Infantería	5	5	5
	Academia de Caballería	5	5	5
	Escuela Automovilismo y parques			13
TOTAL		375	164	299

Aclaraciones:

(*) Cuando hicimos en la factoría Chrysler (después TALBOT y, más tarde, Peugeot), las entregas de los vehículos originales⁷ en fábrica (1979/80), las pruebas de recepción y el transporte de los ejemplares modernizados (a Ceuta en mi caso), los dos Regimientos de Infantería Soria 9 y Granada 34 recibieron 57 vehículos (tal vez estaban incluidos los de la SERECO y alguno de mando 3x17 + 2 de mando + 4 de la SERECO). De hecho, cuadraba la cifra total de 164 ejemplares. Los carros procedentes de Estados Unidos fueron 114 (48 M-48 y 66 A/1). De los M-48 iniciales hubo cuatro que no se transformaron por causas diversas. Hoy hay uno en el Museo de medios acorazados del Goloso. A estos 110 carros hay que añadir los 54 M-48 A/2C que llegaron en 1980 procedentes de Alemania y que tras pasar por la Talbot para transformación a la versión A/5, fueron entregados a la todavía Brigada de Reserva en 1883, que fue transformada en la Brigada XXIII. También la Infantería de Marina había recibido una compañía.

(**) Estos 46 vehículos fueron los únicos actualizados a la versión M-47E2, con cañón Rheinmetall RH-105/30 de 105 mm y dirección de tiro con visión nocturna pasiva. Al menos un ejemplar se conserva en la base de Cerro Muriano (Córdoba).

(***) En cuanto a los Regimientos de Caballería de Ceuta y Melilla, inicialmente solo tuvieron 25 (17 del ECC, 2 de mando del Regimiento y 6 del ELAC). De hecho, cuando se modificaron las plantillas, les faltaba un vehículo para completar los dos escuadrones de carros. Este vehículo más uno de mando de regimiento fueron recibidos tal y como consta en un estadillo de la Inspección de Caballería. Aunque las Academias no recibieron originalmente ningún M-48A5E, posteriormente dispusieron de una sección en cada una de ellas.

⁷ Había ejemplares de M-48 y de M-48A1, que se diferenciaban en que el A1 tenía una cúpula para la ametralladora de torre (parecida a la del M-60 pero mucho más difícil de manejar) y en que los ganchos de remolque delanteros estaban situados más altos que en el modelo básico, justo en el ángulo del blindaje de la proa (aunque no en todos los ejemplares). Este detalle, que es una tontería, para los que no poseemos una gran altura, suponía un serio problema para subir al carro. No olvidemos que en aquella época estaba totalmente prohibido subirse al vehículo por los costados, ya que no existían faldones, ni ningún agarre a mano. En algunos carros de Melilla, creo recordar que pusieron estribos de caballo. Sin lugar a dudas, una sabia decisión. Por cierto, por puro azar, también detectamos en el RCAC Montesa 3 de Ceuta, si no me equivoco, que había tres ejemplares con una torre más blanda de lo normal. Tras indagar en distintas fuentes, llegamos a la conclusión de que eran vehículos de instrucción con torre de acero dulce.

*PLAN NORTE**Antecedentes*

La nueva situación social en España, en la cual la duración del Servicio Militar pasó a ser un elemento más en la confrontación política en los períodos electorales y el convencimiento cada vez mayor de contar con personal profesional, hizo que las plantillas del plan anterior tuvieran muchas dificultades en cubrirse por lo que se intentó no modificar el Plan Meta, ajustando las plantillas de las unidades puesto por puesto, tratando de disminuir al menos 200 soldados por batallón. A este proceso se le denominó «Plantillas Reto».

Pero ni con la reducción de plantilla se alcanzaba a cubrir el ejército español, por lo que en 1994, entró en vigor el denominado Plan NORTE (Nueva Organización del Ejército de Tierra), cuyos objetivos eran similares a los del Plan META, pero con el añadido de que, según lo establecido en el Plan RETO de carácter intermedio, también debería alcanzarse una mayor profesionalización. Como consecuencia de la nueva situación internacional y la participación del Ejército español en Misiones Internacionales de Paz, bajo los auspicios de la ONU y de la Unión Europea, el Plan NORTE mantenía una clara preferencia por las unidades de las denominadas de acción rápida, que deberían ser enteramente profesionales⁸.

Según lo incluido en el Plan NORTE, que estuvo vigente entre 1994 y prácticamente el 2002, destacaba la necesidad de contar con una sola división, por lo que se disolvían todas las demás. En cuanto a brigadas los estudios iniciales disponían un número de doce o catorce, contemplando un máximo de 15, incluidas las fuerzas situadas fuera de la península. En resumen, la puesta en marcha del plan suponía una gran reducción, pues debemos tener en cuenta que casi la mitad de las brigadas, deberían contar con unos efectivos equivalentes a la cuarta parte de los existentes en aquel momento. Además, también debería desaparecer la estructura regional de mando e, incluso, las regiones militares. Se establecían los grandes grupos que encuadrarían las grandes unidades de la fuerza:

Fuerza de Maniobra
Fuerzas Movilizables
Fuerzas de Defensa de Area
Fuerzas para la Acción Conjunta.

⁸ En aquel momento se hablaba de un Ejército de tipo mixto, hasta el 31 de diciembre de 2002 en que se pondría fin al Servicio Militar Obligatorio. Sin embargo, por motivos políticos, la fecha fue adelantada por el Presidente Aznar a 2001, tras el Real Decreto de 9 de marzo.

Dentro de la Fuerza de Maniobra, aparte de su núcleo de tropas, había dos grandes grupos: la Fuerza de Acción Rápida y la División Mecanizada, así como las brigadas independientes de montaña y de caballería. Uno de los motivos de disponer de varias brigadas movilizables dotadas de baja cobertura de tropa, fue el de mantener gran parte de los puestos de los cuadros de mando en las regiones que habían sufrido grandes reducciones.

Las nuevas Grandes Unidades

Las Grandes Unidades fueron divididas en tres núcleos, de acuerdo a su dotación, disponibilidad y profesionalización, que eran los siguientes:

La Fuerza de Acción Rápida, que aunque no estaba considerada una Gran Unidad, estaba constituida por un regimiento de caballería y tres brigadas: la ligera Paracaidista, la ligera Aerotransportable y la ligera de la Legión. Ante el incremento de las nuevas misiones en el exterior, se determinó que las banderas del 3º Tercio fueran dotadas de vehículos BMR, constituyendo lo que se denominó «Banderas Protegidas», extraño artificio utilizado por el Estado Mayor del Ejército para no denominarlas mecanizadas y de esta manera seguir considerada la brigada como «ligera». La diferencia con las banderas mecanizadas de Ceuta y Melilla era tan sutil que era inapreciable. Será la encargada de intervenir en conflictos internacionales como fuerza de paz o participando en crisis de todo tipo. Esta unidad fue creada, en la base de Viator (Almería) a partir de los medios heredados de la Brigada XXIII, el Mando de la Legión y los Tercios 3º «D. Juan de Austria» (procedente de Fuerteventura) y «Alejandro Farnesio» 4º de la Legión (reconstituido unos años antes en Ronda).

La División Mecanizada «Brunete», única división que no fue disuelta y heredera de la División Acorazada. Quedaba formada por: Cuartel General (Burgos), Núcleo de Tropas Divisionario (Burgos), BRIMZ X (Cerro Muriano-Córdoba), BRIMZ XI (Botoa-Badajoz), y BRIAC XII (El Goloso-Madrid). La Fuerza de Maniobra también incluía la Brigada de Caballería «Castillejos» II (Zaragoza), y la Brigada de Montaña Aragón I.

Las Fuerzas Movilizables de Defensa, que tras varios estudios quedaron formadas por tres brigadas de infantería: Brigada de Infantería Ligera «Maestrazgo» III; Brigada de Infantería Ligera «Urgel» IV y Brigada de Infantería Ligera «San Marcial» V; así como la, Brigada de Caballería «Jarama» I. Estas fuerzas tenían una cobertura entre el 20 y 30% de sus efectivos en tiempos de paz, debiendo ser completadas, llegado el caso, con reservas (unos 60.000). Las de infantería disponían de tres batallones ligeros

(en distinto grado de cobertura) y un batallón de carros con cobertura para alguna compañía quedando el resto de carros en situación de almacenaje de larga duración. La de caballería disponía de un regimiento activo y dos «desmovilizados» con sus carros en igual situación.

Las fuerzas de Defensa de Área estaban formadas por las unidades de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

Las Fuerzas específicas de la Acción Conjunta estaban formadas por los Mandos de Artillería Antiaérea, de Costa del Estrecho y de Transmisiones.

Los Medios Acorazados

Dispuestas las nuevas 100 torres H-90, la Inspección de Caballería con fecha de enero de 1989, preparó una distribución de medios mientras se decidía la torre final, que definitivamente fue la T-25. Se tenía previsto que recibieran la torre H-90 prácticamente todos los regimientos, mientras que las T-20 se entregarían a Numancia y España en Zaragoza para facilitar el mantenimiento. Sin embargo, la División de Operaciones del Estado Mayor del Ejército preparaba otra distribución. Las 32 torres T-20 se agruparían en el regimiento Santiago de Valladolid y las H-90 se concentrarían en los regimientos Sagunto y Villaviciosa, quedando las T-25 para Lusitania, Numancia, España, y Almansa, todos con 48 vehículos. El regimiento Santiago también recibiría 16 de este modelo para completar la plantilla, mientras que la Academia quedaba con 4 H-90 y sería apoyada por Santiago para la enseñanza de las otras dos torres.

Con la implantación del plan Norte la correspondiente disolución de unidades hizo cambiar la anterior distribución. En 1993 Villaviciosa 14 intercambió sus torres H-90 con las nuevas que disponía Almansa, dado que este último sería convertido en un núcleo de control de material

De esta forma para 1996 todas las viejas torres se fueron dando de baja y los todos los regimientos de caballería activos (menos Ceuta y Melilla) contaron con la nueva torre TC-25, Estos vehículos ganaron merecida fama en las unidades expedicionarias a distintas misiones en el exterior, por ser el arma de mayor potencia de las agrupaciones.

Centrándonos en los carros, que son el foco principal de este trabajo⁹, al tiempo que ya hemos citado los datos más importantes de los blindados de cadenas M-113 y de ruedas BMR-600, seguidamente veremos algo de

⁹ Aunque no es un dato muy conocido, debemos decir que la Compañía de Carros de Asalto de Infantería Renault tuvo, desde el comienzo, un vehículo especial para mando, sin armamento pero con radioteléfono, que era denominado TSF, de Telefonía Sin Hilo en francés.



Vehículo Exploración Caballería, con cañón de 25, en misión internacional (página del Regimiento Farnesio)

historia y de las características de los principales carros que estuvieron en servicio, durante los años que abarcan este trabajo, es decir, desde 1985 hasta el nacimiento del siglo XXI.

Tal como dice el coronel Martínez de Merlo, la situación de los carros en el Ejército español, en 1990, era totalmente caótica. La primera guerra del Golfo había puesto de manifiesto la realidad de que, en la práctica, no servían para nada; no podrían ni siquiera integrarse en una unidad multinacional en una operación ni de media ni de alta intensidad. No olvidemos que estamos hablando del M-41, M-47, M-48, y AMX-30, que finalmente fueron reforzados en cierta medida con los M-60 y Leopard 2A4, este último tras aprobarse el programa «Coraza 2000», en 1998. Incluso a Francia le costó mucho trabajo situar a sus carros más modernos en el desierto, pero consiguió participar en la maniobra general con su acción «independiente denominada Daguét», y la correspondiente foto en prensa de sus carros, sus banderas y sus quepis.

Los 180 M-41 fueron dados de baja en 1986 con la entrada en vigor del Plan META con la excepción, ya comentada, del escuadrón del Regimiento Numancia 9 que estuvo «más o menos operativo» unos cuantos meses entre 1987 y 1988. Los M-41 españoles fueron de los modelos «normal», A1 y A3¹⁰. De ellos habían llegado unos 70 antes de 1970 y los 103 procedentes de la compra en 1970 en los depósitos alemanes, ya desvinculados del ejército federal (conocidos como procedentes de un chatarrero alemán), por lo que su estado era bastante deficiente. Finalmente llegaron otros 17 de muy aceptable calidad del modelo A-3 de inyección de gasolina, sumando un total de unos 190, pues algunos fueron baja por incendio o por inutilidad. Es de destacar el hecho de que, antes de dar de baja definitiva los M-41, fueron probados varios carros ligeros con diferentes modificaciones, destacando los de las empresas Talbot, General Motors, CAF y Cockerill, todos ellos con motorizaciones diésel. Además, el de la zaragozana CAF (Construcción y Auxiliar de Ferrocarriles) montó un cañón israelí «HVMS» de 60 mm de alta velocidad, y el de la belga Cockerill estaba armado con un cañón de 90 mm. Además, Talbot construyó un cazacarros denominado M-41E TUA Cazador que montaba una torre TUA (Tow Under Armor), ofreciendo asimismo varias alternativas con torres tanto para misiles «TOW» como «HOT». Finalmente, no fue aceptada ninguna de las ofertas, si bien el prototipo del Cazador se conserva en la Academia de Infantería de Toledo.

¹⁰ Las principales diferencias entre el M-41 y el M-41 A/1 eran internas salvo algún detalle exterior. Los carros «alemanes» venían con luces intermitentes sobre las aletas y en su mayoría con cuatro lanzafumígenos en cada costado de la torre, instalados por el ejército alemán. Por su parte los A/3 disponían de un motor de inyección de gasolina y venían provistos de cascos de interfonía.

Los 390 M-47 se habían recibido de ayuda americana y, si bien, en los años 70 fueron actualizados en la Talbot a las versiones E1 y E2, en realidad solo montaban un nuevo motor diésel y, en el caso del E2 (46 ejemplares), un cañón alemán de baja presión RH-105/30, y una dirección de tiro con visión nocturna pasiva IL Por supuesto, no aguantaban una mínima comparación con los carros más modernos de la época como el Abrams, Leclerc, Leopard 2, Challenger, etc.



Prototipo M-41 E TUA

Empleando chasis de M-47 modificados, Talbot y Gamesa construyeron diversos prototipos de carros lanzapuentes (uno con puente de tijera y otro deslizante), de zapadores (inicialmente se denominaron de ingenieros) y de recuperación. Sin embargo, la recepción de los M-60 aconsejó realizar los carros de zapadores y lanzapuentes sobre barcazas de estos últimos, como ya veremos. En consecuencia, sólo salieron de las cadenas de montaje algo más de 20 carros de recuperación M-47ER2 (Talbot) y M-47ER3 (Gamesa), muchos de los cuales aún permanecen en servicio a falta de otro modelo más adecuado. En realidad, estos vehículos demostraron ser incapaces de remolcar a los Leopard por lo que, durante años, sólo han servido para realizar funciones secundarias en las unidades, aunque también es cierto que han desarrollado una buena labor en los batallones y regimientos que han dispuesto de vehículos menos pesados¹¹.

Los 114 M-48 y M-48A/1 fueron adquiridos directamente en EEUU, para evitar las restricciones que tenía el material de ayuda americana para su uso en conflictos armados (hubo problemas con EEUU para usar dicho

¹¹ Durante una visita a una unidad dotada de carros Leopard y dos vehículos de recuperación, un Búfalo (chasis Leopardo) y un M-47 E2R me extrañó que estuvieran usando el segundo y, en consecuencia, le pregunté al especialista que estaba al mando y la respuesta me dejó perplejo. Según me dijo, los Búfalos tenían una operatividad mucho menor porque, al ser de tecnología digital, las averías, debidas principalmente a alguna tarjeta electrónica, solo podía arreglarse si se cambiaba la referida tarjeta y, como casi nunca había repuestos, no quedaba más remedio que esperar a que llegaran, lo que podía alargarse bastante. Sin embargo, el M-47 era casi todo mecánico, de manera que las averías podían repararse sobre la marcha. Es decir, el sistema adolecía de uno de los males persistentes en los medios acorazados españoles: La falta de repuestos.



Prototipo de carro puente «tijera» con chasis de M-47 E

material, sin su aprobación, durante los conflictos de Ifni-Shara)¹². Posteriormente se recibieron 54 A/2 procedentes del ejército alemán que fueron transformados a su llegada a la versión A/5. Como he visto de forma repetida, el uso de la denominación de los M-48 modernizados como M-48A/5E1 y E2, me parece oportuno aclarar que, si bien las terminaciones E1 y E2 fueron utilizadas para los M-47, se trataba de dos modelos diferenciados, mientras que los M-48 fueron todos iguales, denominándose inicialmente M-48A/5E y posteriormente M-48A/5E1, tras la actualización realizada a partir de 1983, en la que les instalaron una dirección de tiro digital Hughes Mk VII, con visión nocturna pasiva IL¹³. En resumen, los M-48 fueron los carros más operativos del ET español durante una década, cuando comenzaron a recibirse los M-60.

Como dato anecdótico, los cañones M-68 instalados en los M-48, eran de una versión americana del L7 británico¹⁴ y procedían de Israel, país con el que no teníamos relaciones diplomáticas en aquellos años. En consecuencia, el Ministerio de Defensa los adquirió como material agrícola, pero sin conocimiento del Ministerio de Asuntos Exteriores. Tal como me comentó el personal de la Guardia Civil destinado en el destacamento de la factoría Talbot, cuando sus compañeros del puerto de Barcelona destaparon las cajas, tras llegar a la conclusión de que aquellas piezas eran más parecidas a cañones que a repuestos de tractor, lo pusieron en conocimiento de

¹² Por ese mismo motivo, los Regimientos de Caballería de Ceuta y Melilla (Montesa 3 y Alcántara 10), así como los de Infantería de Sevilla y Almería (Soria 9 y Granada 34), aunque inicialmente tenían previsto recibir los M-47E1, finalmente fueron dotados con los M-48, aunque ello supuso un retraso de más de un año en la entrega. De hecho, los primeros 5 carros modernizados M-48A5E llegaron a Ceuta el 5 de agosto de 1979, y los 5 de Melilla, el día siguiente, completándose así la entrega de los 10 primeros M-48 modernizados. Como dato curioso, el teniente del RCAC Montesa 3 encargado de la expedición se llamaba Ruiz de Toledo, nombre que coincidía con el del capitán que realizó los estudios preliminares para el desarrollo del primer carro español de la historia, el Trubia.

¹³ Inicialmente disponían de visión nocturna de IR activo, con un gran proyector de luz blanca/IR situado sobre el escudo del cañón y el correspondiente visor. Tras la modernización, en los primeros carros, el sistema antiguo se les quitó, aunque en algunos vehículos los proyectores fueron instalados en la cesta trasera de la torre. Otro suceso de poca importancia, aunque curioso, fue que, al aparcar los cinco carros recién llegados de la Talbot, en la parte exterior de una pared, con la torre a las 6, el mando que dirigía el aparcamiento, acostumbrado a que los cañones de 90 mm sobresalían muy poco de las barcasas, terminó por perforar la pared con uno de los cañones, que no sufrió ningún daño, aunque se rompió el soporte de transporte del arma, que era de calamina. Por cierto, esa pieza fue una de las que sufrió más daños, ya que era excesivamente blanda. De hecho, algún tiempo después, recuerdo que en un carro, durante un movimiento por carretera, se rompió al girar el vehículo en una curva, sin llevar la trinca de la torre colocada para transporte.

¹⁴ Culpable de que se comprara el AMX-30 en lugar del Leopard 1, que era el deseado por el Ejército.



M-48A/5E Regimiento Montesa. Visita del Ministro Alberto Oliart a Ceuta

sus superiores, lo que trajo consigo un conflicto importante. Finalmente, los intereses nacionales se impusieron sobre todo lo demás y fue autorizada la compra de los cañones. En fin, cosas de la política.

La adquisición de los AMX-30 y sus transformaciones

Las deficientes condiciones de los carros así como la necesidad de poderlos utilizar sin restricciones ni autorizaciones norteamericanas, aceleró la decisión de adquirir un nuevo modelo, que ya venía estudiándose desde mediados de los 60. Seleccionado inicialmente el Leopard 1 alemán, la negativa de los británicos a proporcionar el cañón L7A3 de 105/51 mm¹⁵, inclinó la balanza a favor del AMX-30 francés. De esta forma, nació el que sería el primer carro fabricado en España tras la guerra civil, el AMX-30E. En total, el programa incluyó 299 vehículos, de los que 280 fueron construidos, entre 1974 y 1983, entre las factorías de Bazán (San Fernando - Cádiz) y de Las Canteras (Alcalá de Guadaira - Sevilla) de la Empresa Nacional Santa Bárbara, ya que los primeros 19 llegaron desde Francia en 1970, para dotar a la compañía Bakali del Tercio Sahariano D. Juan de Austria, III de La Legión con 18, dejando uno en el Centro de Formación Profesional de Carabanchel (1).

A mediados de 1979, cuando sólo había terminado la primera fase de fabricación de los AMX-30, ya había quedado patente que su, tristemente famoso, embrague Gravina era un foco permanente de averías, que mantenía fuera de servicio a un importante número de vehículos. En consecuencia, comenzaron a estudiarse diversos proyectos de modificación que, con el paso de los años, cuajaron en varios prototipos. El primero de todos, conocido como «el niño», fue desarrollado en Talbot por el simple procedimiento de alargar la barcaza y montarle el grupo motriz de las series M-47/48. Para este prototipo se designó el «carro 19 francés» que se encontraba en el Politécnico desde 1971. Más tarde, quedó clara la necesidad de que el proyecto fuera integral y afectara a todo el conjunto, por lo que el programa definitivo, que recibió la luz verde a finales de los 80, incluyó mejoras en todos los sistemas.

¹⁵ Las pruebas realizadas en el Campo de Tiro de Carros de Boyero (San Gregorio), muy poco después de recibirse los vehículos en la Brigada Castillejos, pusieron de manifiesto que los cañones DEFA franceses eran realmente de mayor calidad que los L7 británicos, hasta el punto de que, tras realizarse numerosos ejercicios de tiro, quedó de manifiesto que ni el sensor meteorológico ni el sensor de arqueado del tubo hacían falta para nada, hasta el punto de que las correcciones que introducía la dirección de tiro con su utilización eran totalmente inapreciables.

A mediados de los 80, se estudiaron dos proyectos que finalmente no cuajaron. Por una parte, Santa Bárbara adquirió una barcaza de Leopard 1 (creo que todavía está operativa en la factoría de Alcalá de Guadaíra como remolcador de vehículos) sobre la que montaron una torre de AMX-30E¹⁶ (modelo conocido en páginas web como Leox).

Por su parte, el segundo proyecto o carro Lince, tras descartarse varias ofertas, sobre todo francesas (como la compra del Leclerc), consistía en desarrollar un carro derivado del Leopard 2A4, aunque algo más ligero (49 toneladas) y dotado de un motor de 1.200 cv.

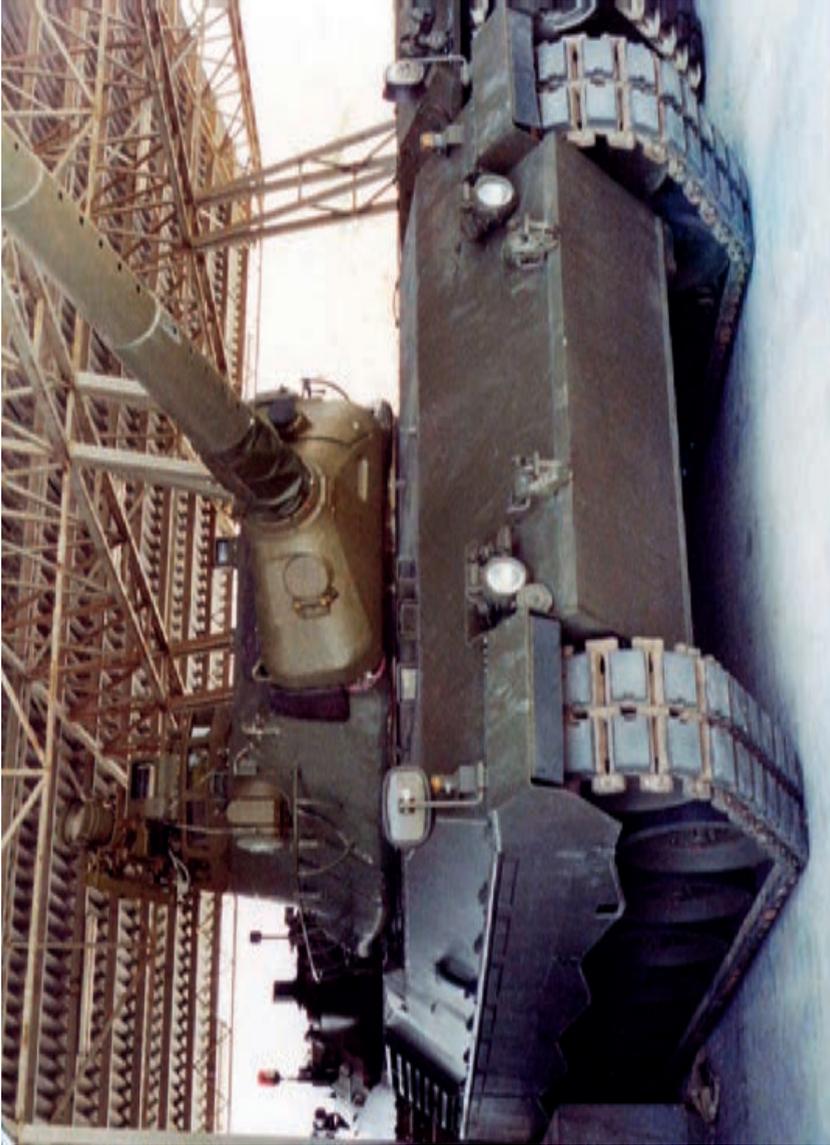
Finalmente, a principios de los 90, la Empresa Nacional Santa Bárbara comenzó a transformar 150 vehículos a la versión modernizada EM2, que incluía un motor MTU-Bazán MB 833 Ka-501 de 850 cv, transmisión automática ZF LSG-3000, dirección de tiro automática Hughes Mk IX A/D, visión nocturna pasiva IL para conducción y cámara térmica para el tiro, etc. Aunque los primeros ejemplares fueron entregados a los Batallones de Carros de Infantería, a partir de 1992 pasaron íntegramente a dotar las dos Brigadas de Caballería, la Jarama I (solamente el regimiento Santiago que permaneció activo) y la Castillejos II (101)¹⁷, además de las diferentes Academias.

Paralelamente, un lote de 60/70 carros fue sometido, en el Parque y Centro de Mantenimiento de Sistemas Acorazados n.º 1, a un programa de modernización, dando lugar a la variante ER1 que sólo recibió como mejora una transmisión automática Allison CD-850-6A. Sus diferencias externas son tan pequeñas que apenas pueden distinguirse. Tras una distribución inicial, a partir de 1995 fue entregado a la Brigada Jarama.

Todos estos carros fueron dados de baja definitivamente a partir de 2004, al comenzarse a recibir los primeros VRC-105 Centauro en la Brigada Castillejos. Curiosamente, durante varios meses de ese mismo año, se estuvo trabajando intensamente para poner operativos unos 45-50 ejemplares que el Gobierno español había prometido al colombiano, aunque el cambio de Gobierno dio al traste con la idea que, dicho sea de paso, era poco viable

¹⁶ No olvidemos que la torre era bastante aceptable, aunque ya estaba anticuada, al igual que la del Leopard 1.

¹⁷ La entrega de los carros, durante 1992, a la Brigada Castillejos, que viví en primera persona, fue sin duda una de las experiencias más duras y difíciles de mi carrera militar dado que, por motivos que prefiero desconocer, «otro alguien más» ordenó que, para aprovechar el transporte por ferrocarril previsto para unas maniobras, los carros fueran entregados tras 15 días de ejercicios en San Gregorio, con lo que ello supuso, como era de esperar. Sin entrar en detalles, que me ponen los pelos de punta, fue sin duda la entrega de material menos profesional y más desastrosa que he visto, ni creo que nadie haya visto, jamás. Solo como ejemplo, diré que en la santabárbara debajo del cañón de varios carros, aparecieron hasta tres granadas de guerra sin disparar.



**Carro conocido como Leox (página web Tracked Armoured Fighting Vehicles LEOX,
Spanish AMX-30E turret with Leopard 1 hull)**

dado el lamentable estado de los vehículos¹⁸. Como dato de interés, debemos citar que también se usaron unos seis carros escuela (2 transformados al modelo EM2 y 4 al ER1), dotados de una gran cabina acristalada de forma troncocónica y 10 carros de recuperación AMX-30DE, que terminaron su vida de servicio con el Grupo Roland.

Por supuesto, como versiones del AMX-30, debemos incluir los 18 vehículos de defensa AA Roland, 16 de los cuales prestaron servicios en el Grupo Roland, uno en la Academia de Artillería y otro en el PCMASACOM (Parque y Centro de Mantenimiento de Sistemas Antiaéreos, Costa y Misiles).



Misiles Roland sobre el chasis del AMX-30

Por último, recordaremos que llegó a aprobarse la instalación de co-
 rraza reactiva SABBLIR (SANTA Bárbara BLIndaje Reactivo) en los carros
 de la Brigada Castillejos e, incluso, fueron construidos dos prototipos; pero,

¹⁸ Gracias a la peregrina idea de usar como carburante el JP8, que los americanos habían dejado al abandonar la base aérea de Zaragoza y, a pesar de los numerosos informes en contra, realizados por las unidades de la BRC II, el PCMASA n.º 1 no dio su brazo a torcer hasta varios años más tarde, cuando los motores de los carros estaban ya destrozados. De hecho, finalmente reconocieron que podía usarse el JP8, pero utilizando un aditivo que, tras buscarlo en el mercado, resultaba que superaba el precio del gasoil. Como dato de interés, cuando se seleccionaron los carros que el Ejército español había ofrecido al colombiano en 2004, pudimos comprobar que la potencia media de los motores no era superior al 25%.

poco después, la idea fue abandonada. La realidad es que Santa Bárbara no fue capaz de desarrollarla hasta muchos años más tarde, estudiándola para el programa Pizarro Fase II, aunque finalmente solicitó paralizar su fabricación.

Al igual que ocurrió entre 1974 y 1980 con la transformación de los viejos M-47, hubo un trasiego de carros entre unidades, tanto por los cambios de unidades derivados del Plan Norte como por la llegada de nuevos modelos que «liberaban» unos modelos que pasaban a dotar a otras. Sirva como ejemplo la dotación de la brigada movilizable Jarama que recibió inicialmente los AMX-30 ER-1 para darlos de baja al recibir los M-48 A/5 de Ceuta y Melilla.

La nueva distribución de la artillería autopropulsada

Aunque en este plan hubo una sustancial reducción de unidades, había un considerable número de buenas piezas de artillería autopropulsada, muchas de ellas de dotación en unidades disueltas. Como se ha expresado anteriormente las «nuevas» piezas de 203 se habían entregado al regimiento 11 de la nueva División Mecanizada, así como al regimiento 63 del Mando de Artillería de Campaña, y se contaba con la existencia de 96 piezas M-109. Dadas las nuevas tendencias artilleras y que la previsión iba en el camino de que solamente quedarían activas cuatro brigadas «pesadas», los nuevos grupos pasaron a disponer de 24 piezas cada uno. A su vez comenzaba la transformación de todas ellas al modelo A/5 con un nuevo cañón de 39 calibres que le permitía unos mayores alcances y con una munición especial podrían llegar a los 30 Km. No obstante nunca se permitió por razones de seguridad el tiro con los máximos alcances. La transformación comenzó en 1995 y duró hasta el nuevo milenio. Además, la Infantería de Marina contaba con una batería del modelo A/2 que ha mantenido en servicio casi hasta la actualidad.

En 1992, la firma del tratado FACE de reducción de armas convencionales y del programa TLE, por el cual se podían intercambiar medios entre países, permitió la llegada de carros M-60 norteamericanos de los depósitos de Alemania con la correspondiente destrucción de un número igual de viejos carros. De esta forma los M-47 fueron retirados del servicio y destruidos entre ese año y 1994, con la excepción de los transformados en carros de recuperación y unos cuantos dedicados a ornamentación y museo. En total, recibimos 294 M-60 en las versiones A1 (50) y A3 (244). Tras una distribución inicial donde una parte del modelo A/1 pasó al Regimiento Es-



Todos los M-109 de cualquier versión fueron transformados en modelo A/5

paña de Cartagena, mientras mandaba sus AMX a unidades de Caballería, finalmente se decidió que dado el gran coste de convertirlos en A/3, fueran destinados a su conversión en carros de ingenieros sumando 12 vehículos lanzapuentes VLPD 26/70E Lanzador y 38 carros de zapadores CZ 10/25E Alacrán.

Tras entregar 17 A/3 al Tercio de Armada, quedaron los definitivos 244 en el Ejército de Tierra, aunque según testimonios de los Jefes de Estado Mayor en comparecencia en la Comisión de Defensa de octubre de 1994, uno hubo de ser desguazado al quedar inútil al caer de una grúa durante el desembarco. Debido a que los carros habían pasado varios años a la intemperie sin ningún mantenimiento, tuvieron que someterse a una completa actualización que incluyó la modificación de la dirección de tiro, hasta alcanzar el nivel del M-60 A3 TTS con cámara térmica.

Todo esto produjo que los carros se fueran recibiendo en las unidades poco a poco conviviendo unos modelos con los otros. Concretamente el regimiento Alcázar de Toledo lo fue cambiando «carro a carro», comenzando por el primer batallón, a medida que iban llegando los nuevos a partir de septiembre de 1993. A pesar de su transformación, hubo quienes criticaron esta decisión, pues el M-60 A/3 quedaba lejos de los carros de última generación. Es curioso que también se haya criticado a los carros de última generación, venidos posteriormente, por no adecuarse a la mayor parte del terreno español, cuestión que nos devuelve a estudios del entonces Estado Mayor Central en 1965.

No obstante estos carros de última generación (Abrams, Leopard), también quedaban muy lejos de las posibilidades económicas españolas. Sin embargo, ya en 1994 aparecían en el horizonte unas nuevas posibilidades procedentes de Alemania. De hecho en la comparecencia parlamentaria de octubre del mismo año, en la que se declaró la idoneidad del AMX-30 como carro específico de la caballería, el Ministro apuntó que a pesar del gasto de la modernización del M-60, no estaba muy definido lo que iba a pasar si llegaban carros Leopard. De hecho los M-60 fueron destinados tanto al regimiento Alcázar de Toledo, como al Córdoba 10 y al Castilla 16.

Los carros AMX-30, que ya no tuvieron cabida en las Brigadas Jarama y Castillejos fueron camino del desguace. Sumaban 88 y entre ellos parece que había 10 ER-1 (parece ser que se transformaron 70). Se había salvado el prototipo el «Niño», que había llegado a España en 1970 como carro 19 que permaneció en las instalaciones del Politécnico y no acompañó a sus hermanos al Sáhara. En 1999 causaron baja los 60 ER-1 de Farnesio y Almansa al recibirse los M-48 A/5 procedentes de Ceuta y Melilla.



Carro M-60 A/1 de Ingenieros «Alacrán»



Carro M-60 A/3

A partir de 1996 se produjo la incorporación de 108 carros Leopard 2A4 alquilados al Ejército alemán. Fueron distribuidos entre las dos brigadas mecanizadas y las academias, significando un importante refuerzo para el parque acorazado. Este año fue la presentación de los Leopard en la Castellana donde desfiló una compañía del Regimiento Córdoba



Carro Leopard-2AC recién llegado al Regimiento Castilla 16 en Badajoz

junto a otras dos de M-60 del Alcázar de Toledo. Este alquiler venía acompañado de un proyecto de fabricación en España de los nuevos Leopard 2E españoles, programa que por unas causas u otras se alargó hasta 2007. No podemos dejar de citar la anécdota, muy resaltada en prensa, de que en 2002 se «alquiló» un carro a una empresa alemana para presentar el carro del futuro español en el desfile del 12 de octubre de aquel año y devolverlo a los quince días.

En 1998, la aprobación del programa Coraza 2000 abrió nuevas perspectivas para el futuro pues contemplaba que, en un plazo aproximado de 10 años, el parque de carros quedaría reducido a dos modelos: El M-60 A3TTS y el Leopard 2A5 (más tarde fue seleccionada la variante A6), del que serían construidos 219 ejemplares, entre los años 1999 y 2007, para dotar a las Academias de Infantería y Caballería, y a las unidades de la División Mecanizada Brunete. También se estudió la posible construcción de otros 101 vehículos para la Brigada de Caballería Castillejos II, en una segunda fase; más tarde se pensó que esos carros podrían ser los Leopard 2A4, si definitivamente pasaban a ser propiedad del Ejército español.

Por supuesto, esa idea fue abandonada al decidirse la adquisición de los Centauro, aunque no se tuvo en cuenta que la cifra de Centauros adquiridos (62) no cubría las necesidades de los Regimientos Acorazados, pues solo contemplaba los carros de los RCLAC España 11 y Numancia 9 (31+31), pero servía para dar otro golpe a la maltrecha Caballería.

A continuación, basándonos nuevamente en los datos del Coronel Martínez de Merlo, expondremos la distribución de todos los modelos existentes en las unidades entre 1995-2000 y en el año 2000, ya con la incorporación de los Leopard 2A4.

DISTRIBUCIÓN APROXIMADA DE CARROS DE COMBATE 1995					
		M-48 A/5	M-60 A/3	AMX-30 ER-1	AMX-30 EM-2
DIMZ 1 Brunete	Rg. Inf. Alcázar de Toledo n.º 61		88		
	Rg. Inf. Castilla n.º 16		44		
	Rg. Inf. Córdoba n.º 10		44		
	Rg. Cab. Villaviciosa n.º 14		33		
BRC I Jarama	Rg. Cab. Santiago n.º 1				33
	Rg. Cab. Almansa n.º 5			27	
	Rg. Cab. Farnesio n.º 12			27	
BRC II Castillejos	Rg. Cab. Numancia n.º 9				33
	Rg. Cab. España n.º 11				33
	Rg. Cab. Pavía n.º 4				39
BRIL-III	Rg. Inf. Vizcaya n.º 21 (IV/III)		35		
BRIL-IV	Rg. Inf. Barcelona n.º 63 (IV/IV)	48			
BRIL-V	Rg. Inf. Garellano n.º 45 (V/IV)	48			
Ceuta	Rg. Cab. Montesa n.º 3	27			
Melilla	Rg. Cab. Alcántara n.º 10	27			
Enseñanza	Academia Infantería	4		3	5
	Academia Caballería	4		3	5
Otros	Otras situaciones	6			2
Total		164	244	60	150

Notas:

Los carros ER-1 fueron utilizados anteriormente por el regimiento Vizcaya 21 cuya modificación se realizó en los patios de su acuartelamiento de Bétera y en pequeño número también pasaron por otros regimientos. Posteriormente se concentraron en Santiago y Almansa.

Los carros EM-2 comenzaron a llegar a los regimientos España, Numancia, Pavía y Farnesio en 1993. A partir de 1995 hubo un cambio entre Farnesio y Santiago, quedando los EM-2 en Santiago que finalmente había quedado como único regimiento activo de la brigada Jarama.

Los Leopard alemanes pasaron a los regimientos Castilla y Córdoba en batallones de 44 carros como los M-60 del regimiento Alcázar de Toledo (3 compañías a 13, dos en la plana mayor y tres en la unidad de reconocimiento), mientras que la plana mayor del regimiento Alcázar de Toledo parece que fue dotado con cinco carros. Los demás pasaron a unidades de enseñanza y experiencias. Quedaron libres sus M-60 que en parte fueron trasladados a Ceuta y Melilla, quedando los demás en distintas situaciones.

De esta forma el cuadrante de carros en el año 2000 queda aproximadamente de la siguiente manera:

DISTRIBUCIÓN APROXIMADA DE CARROS DE COMBATE 2000					
		M-48 A/5	M-60 A/3	Leopard A2/C	AMX-30 EM-2
DIMZ 1 Brunete	Rg. Inf. Alcázar de Toledo n.º 61		93		
	Rg. Inf. Castilla n.º 16			44	
	Rg. Inf. Córdoba n.º 10			44	
	Rg. Cab. Villaviciosa n.º 14		33		
BRC I Jarama	Rg. Cab. Santiago n.º 1				33
	Rg. Cab. Almansa n.º 5	30			
	Rg. Cab. Farnesio n.º 12	30			
BRC II Castillejos	Rg. Cab. Numancia n.º 9				33
	Rg. Cab. España n.º 11				33
	Rg. Cab. Pavía n.º 4				39
BRIL-III	Rg. Inf. Vizcaya n.º 21 (IV/III)		35		
BRIL-IV	Rg. Inf. Barcelona n.º 63 (IV/IV)	48			
BRIL-V	Rg. Inf. Garellano n.º 45 (V/IV)	48			
Ceuta	Rg. Cab. Montesa n.º 3		27		
Melilla	Rg. Cab. Alcántara n.º 10		27		
Enseñanza	Academia Infantería	4	2		5
	Academia Caballería	4	2		5
Otros	Otras situaciones		25	20	2
Total		164	244	108	150

Notas:

En 2002 se sustituyen los AMX-30 EM2 de Pavía por M-60 procedentes del Vizcaya 21. Dos años más tarde causaron baja todos los carros de los regimientos España y Numancia para ser sustituidos por el nuevo Centauro. Uno de los AMX-30 EM2 fue trasladado en perfecto estado a Jordania, cedido como obsequio de SM el Rey a su museo de carros. El carro viajó por vía aérea. A partir de 2002 las fuerzas movilizables de defensa fueron disueltas. El regimiento Villaviciosa fue disuelto y con su material se reactivó el regimiento Farnesio. Quedaron disueltos los regimientos Vizcaya 21 y Barcelona 63. Todavía siguió activo el regimiento Garellano con su batallón de carros Flandes IV/45 en Araca que había recibido M-48 A/5E y posteriormente los carros M-60 que iban quedando libres de otras unidades.

Con la activación del programa Leopard y tras varios años de demora se entregaron los primeros carros a las unidades. Esto dio lugar en 2007 a la sustitución de los M-60 de Ceuta y Melilla por carros Leopard, e incluso una compañía fue enviada al batallón de Araca.



AMX-30 EM2. Una mejora más importante de lo que se cree. Se fue a pique por el uso del combustible aéreo sobrante en los depósitos de Zaragoza, al cerrar la base «americana»

CONCLUSIONES

El tiempo que abarca este trabajo comienza con la introducción del Plan META, cuya finalidad principal consistía en «estructurar y determinar el Ejército adecuado para España de la década de los 90». En resumen, lo que se intentaba conseguir era que el Ejército español de los 90, fuera mucho más operativo y eficaz, al tiempo que más reducido en personal; de hecho, la idea principal radicaba en disminuir los efectivos de 255.000 a 160.000.

Otro aspecto que pretendía mejorar el plan era aumentar el grado de profesionalización, reduciendo paulatinamente el tiempo de estancia en filas, y aumentando el grado de profesionalización, iniciando el proceso con un Ejército mixto, dotado con cantidades cada vez más importantes de voluntarios, hasta conseguir finalmente un Ejército totalmente profesional.

Los acontecimientos políticos, favorecieron el adelanto de la profesionalización total, de manera que la fecha establecida inicialmente para 2002, cuando el proceso de la insumisión ya era alarmante, fue adelantada un año, por decisión del Presidente Aznar.

La estructura orgánica establecida por el Plan Norte, que comenzó en 1982, era la siguiente: Cuartel General del Ejército, Fuerza (unidades operativas), y Apoyo a la Fuerza (Logística). En resumen, el Ejército quedaba constituido por tres grandes núcleos de fuerzas, a saber: Mandos Operativos Regionales (MOR), Unidades de Apoyo a la Fuerza o Reserva General, y Unidades de Apoyo Logístico.

Con respecto al material acorazado existente en el período que estamos tratando, lo cierto es que el panorama era bastante caótico, como demuestra el hecho de que existían 4 modelos de carros (M-41, M-47, M-48 y AMX-30) que, a excepción del AMX-30, eran ya muy anticuados y, de hecho, tuvieron que darse de baja (M-41), modernizarse dentro de lo posible (M-47 y M-48), aunque sólo fuera para instrucción, y estudiar diversos procesos hasta su actualización definitiva. En este punto, es necesario destacar que, si bien todo el proceso de ejecución del programa AMX-30EM2 fue un rotundo éxito, ciertas personas se encargaron de destruirlo totalmente con el uso del dichoso carburante JP8, almacenado en grandes cantidades en la base aérea de Zaragoza, que supuso un verdadero desastre, desde el punto de vista de la eficacia.

La llegada de los M-60 del Tratado FACE supuso un importante refuerzo del parque, una vez que los vehículos fueron puestos al día, con el desembolso económico correspondiente pero, al menos por unos años, los carros de las unidades alcanzaron un cierto nivel de operatividad.



El Centauro. La Caballería ha sido privada prácticamente de la mayoría de sus carros

El Plan Norte, que estuvo vigente entre 1994 y 1997, contemplaba otra nueva reducción de los efectivos del Ejército, de manera que solo permanecerían operativas entre 12 y 14, o 15 brigadas si contábamos con las fuerzas extra-peninsulares. Además, las Grandes Unidades fueron divididas en tres núcleos, a saber: Fuerza de Acción Rápida; Fuerza de Reacción; y Fuerza de Defensa del Territorio.

La aprobación del Programa Coraza 2000, en 1998, mantenía que el parque de carros español quedaría reducido a dos modelos: El M-60 A3TTS y el Leopard 2A5 (más tarde fue seleccionada la variante A6), del que serían construidos 219 ejemplares, entre los años 1999 y 2007, aunque las fechas iniciales se retrasaron considerablemente. Además, la compra de otros 101 carros para la Brigada Castillejos II, obviamente fue abandonada tras decidirse la compra de los Centauro¹⁹, cuyos primeros ejemplares para el Regimiento de Caballería Ligero de la FAR Lusitania 8, llegaron a España en diciembre de 2000.

Actualmente, los 108 Leopard 2A4 que, no olvidemos, ya fueron recibidos con cerca de 20 años de servicio, están almacenados a la espera²⁰, probablemente, de ser transformados en modelos especiales, de los que existen unas graves carencias, pero eso ya corresponde a otra época.

Viendo lo que ha pasado en los últimos 40 años, cabe afirmar que el Ejército español ya ha realizado diversos planes y reorganizaciones que, por desgracia, no han obtenido muy buenos resultados desde el punto de vista de los carros y blindados. La razón principal es muy sencilla, que los presupuestos nunca han permitido atender las necesidades del mantenimiento y operatividad de los vehículos. En resumen, podemos concluir que, por muchos esfuerzos y reorganizaciones que hagamos, como la futura Fuerza 2035, por ejemplo, la operatividad de las unidades nunca alcanzará el nivel adecuado, pues falla toda la organización logística (adquisición y gestión de los programas de compras, mantenimiento diario, falta de especialistas, carencia de piezas de repuesto, programas de mantenimiento periódicos, reconstrucciones decenales, mantenimiento predictivo, uso intensivo de simuladores, etc.).

¹⁹ Esos 101 carros contemplaban los 39 vehículos del RCAC Pavía 4, ahora convertido en un «engendro» de difícil explicación, aprovechándose la ocasión para afirmar que la Caballería no quería carros con orugas, lo cual era totalmente falso, ya que el informe sobre el Centauro utilizado para esa afirmación, que lo escribí yo personalmente, no hablaba para nada de los Regimiento Acorazados; es más, ni siquiera eran citados en el informe. Sin embargo, sirvió para darle otro golpe mortal a la Caballería, lo cual, aparte de parecerme injusto, creo que fue totalmente debido a un proceso de mala fe que, además, perjudicó la operatividad del Ejército.

²⁰ Tal vez me equivoque pero, hace unos años, solo estaban operativos, como era de esperar, unos pocos ejemplares en un par de Regimientos de, obviamente, Caballería, en un estado de mantenimiento lamentable. De hecho, cuando se revisaron los carros almacenados en el antiguo parque de mantenimiento de Casetas para su posible cesión a Perú, pudimos comprobar que su operatividad era prácticamente nula y les faltaban muchas piezas.

Como simple ejemplo, ¿alguien me puede decir cuántos carros Centauro o Leopard 2E, cuando ya están cercanos a los 20 años de servicio, han sido sometidos ya a algún programa de mantenimiento decenal, por ejemplo? Yo sinceramente no lo sé pero, en la situación que estaban los PCMASA 1 y 2 hace algún tiempo, me imagino que la respuesta no será nada alentadora.

En consecuencia, para finalizar solo deseo decir que, desde hace bastante tiempo, el ET español está basando el mantenimiento de los vehículos en la actuación de diversas empresas de mantenimiento, cuya finalidad principal, como en cualquier empresa, es conseguir los mayores beneficios posibles, por lo que, a veces, pueden tener la tentación de obtener ahorros, rebajando para ello la calidad final del producto. Por consiguiente, es muy importante que los contratos contengan los necesarios controles de calidad y sean vigilados adecuadamente, evitando así tentaciones perniciosas.



Leopard 2 E. El carro del nuevo milenio