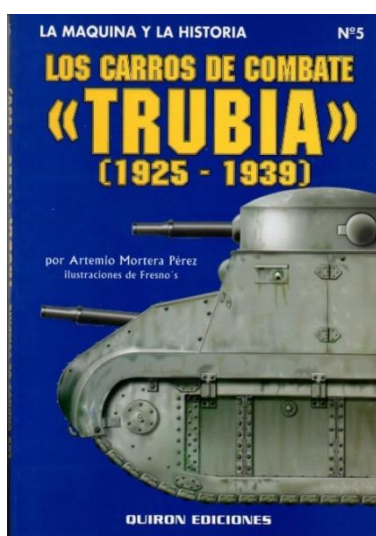
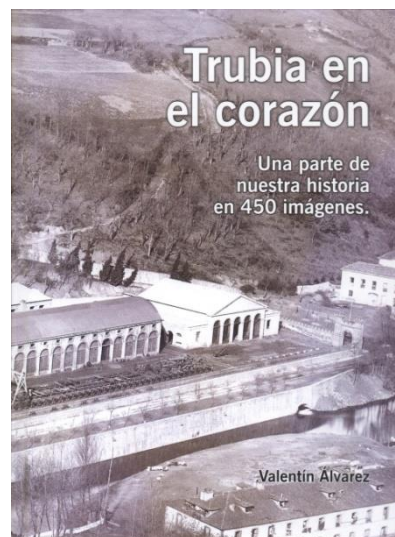


RETAZO N° 1

EL CARRO TRUBIA Mod. 1936

A finales del pasado año 2023 vio la luz el libro “Trubia en el Corazón”, tercer volumen fotográfico (1) que su autor, Valentín Álvarez Álvarez, dedicaba, a través de unas interesantes y sentidas colecciones fotográficas, a fijar los recuerdos de las precedentes generaciones de trubiecos. Como quiera que la historia de la población de Trubia y la de la Fábrica de Artillería que en ella se asienta van entrelazándose una y otra vez en el transcurso de su devenir histórico, han conformado un todo



indisoluble que se va retroalimentando día a día hasta resultar inconcebible le existencia de la una sin la otra. Y así, resulta prácticamente imposible el tratar de Trubia, desde cualquier enfoque, sin incluir el tratamiento a la Fábrica, y viceversa, Siendo de esta suerte que en las dos últimas obras citadas se reservó a la Fábrica de Artillería sendos capítulos

(1) “Recuerdos de Trubia”, año 2009; “Trubia desde la Nostalgia”, año 2020 y “Trubia en el Corazón”, año 2023.

completos –un espacio importante- que en “Trubia desde la Nostalgia” se había dedicado en gran medida a las realizaciones artilleras de la Fábrica -los cañones-, mientras que en “Trubia en el Corazón” ganaba peso la presencia de los vehículos, –carros de combate y tractores-, en cuyo campo se había iniciado la Fábrica en la segunda década del pasado siglo XX.

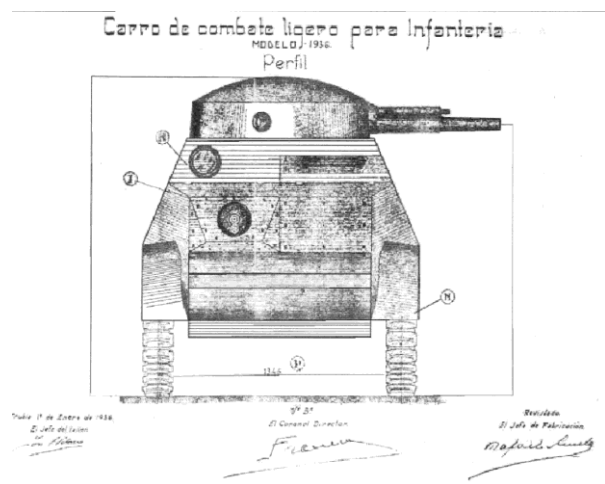
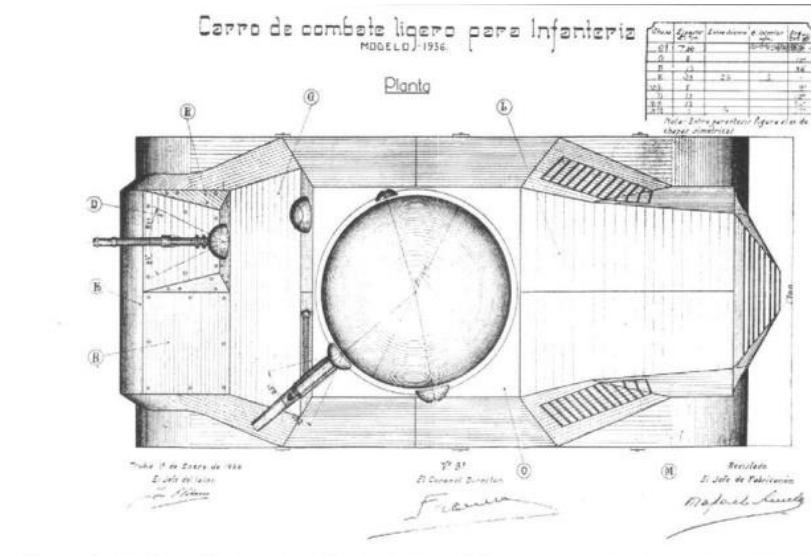
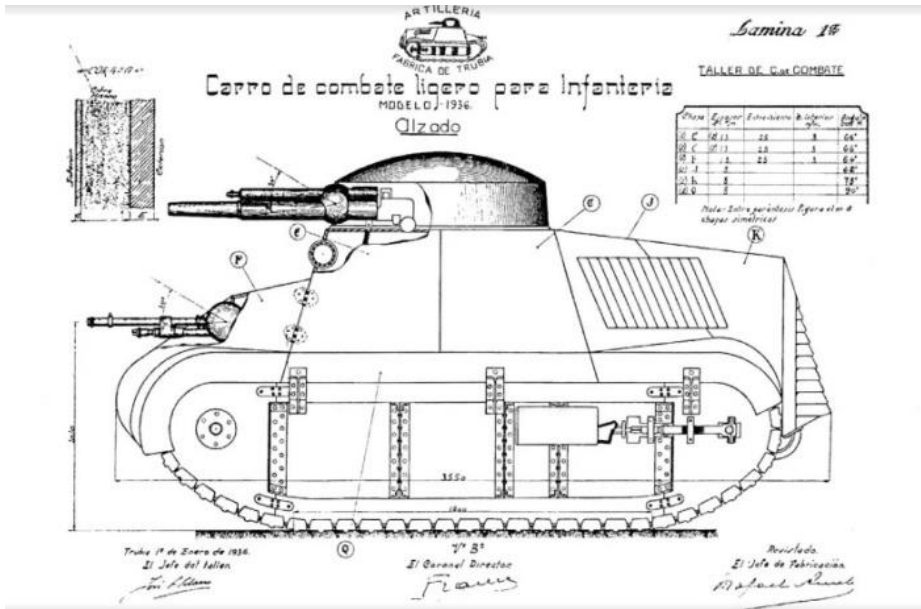
Por lo que a mi atañe, en febrero de 1993, había publicado mi primer libro -“Los Carros de Combate “Trubia” (1925-1939)”- para el que, como explicita el título, había elegido un tema –el estudio de los vehículos de la “Familia Trubia”-, en aquellos momentos, absolutamente desconocido por olvidado, hasta el punto que no se guardaba memoria del mismo ni siquiera en las propias factorías que los habían construido -Fábrica de Artillería de Trubia; Constructora Gijonesa S.A. Juliana, de Gijón, y Sociedad Española de Construcción Naval, de Sestao (Vizcaya)- por lo que, cuando me dirigí a ellas en lo que yo creía un primer paso lógico para obtener información, me sorprendieron las tres con unas cortesías, pero inapelables, negativas al asegurarme que no conservaban sobre tal producción noticias o documentación alguna, dado que éstas habían resultado destruidas o desaparecidas durante los avatares de la guerra civil. Sin embargo tales gestiones me depararon los oportunos enlaces para contactar con dos empleados que habían participado en su proyecto, construcción, ensayos y utilización a todo lo largo de su producción; en principio, con el Maestro de Fábrica de Trubia don

Constantino Alzueta Estrada, y, posteriormente, con el también Maestro de Fábrica, en “La Naval” de Sestao, don Rufo José Galarraga; ambos gozando aún de buena salud y en pleno uso de sus facultades mentales (2). Sus testimonios me dieron a conocer el entramado histórico en el que poder insertar los fragmentarios datos por mi conseguidos de otras procedencias hasta completar un relato coherente. Algo que no hubiera sido posible sin el testimonio de los dos citados maestros.

A última hora –con mi libro ya en prensa-, me llegaron unos documentos cruciales, fechados el 1º de enero de 1936, consistentes en tres láminas de los planos generales, a tres vistas, de un nuevo carro al que denominaban “Carro de Combate Ligerio Trubia para Infantería Modelo 1936”. No hubo tiempo más que para publicar un tríptico del carro, preparado por la editorial, y hacer una somera mención del vehículo, rematando todo ello con la afirmación, que ahora se revela inexacta, de que “...no llegó a construirse nunca”(3). Las características del mismo, que entonces se adelantaron no eran otras que las escritas sobre las propias láminas, complementadas con las facilitadas por don

(2) Fue una suerte extraordinaria la que me permitió este contacto ya que, poco tiempo después, fallecían ambos, frustrándose así cualquier posibilidad de obtener de sus recuerdos cualquier otra aportación testimonial complementaria.

(3) Los Carros de Combate “Trubia” (1925-1939), pag. 40.

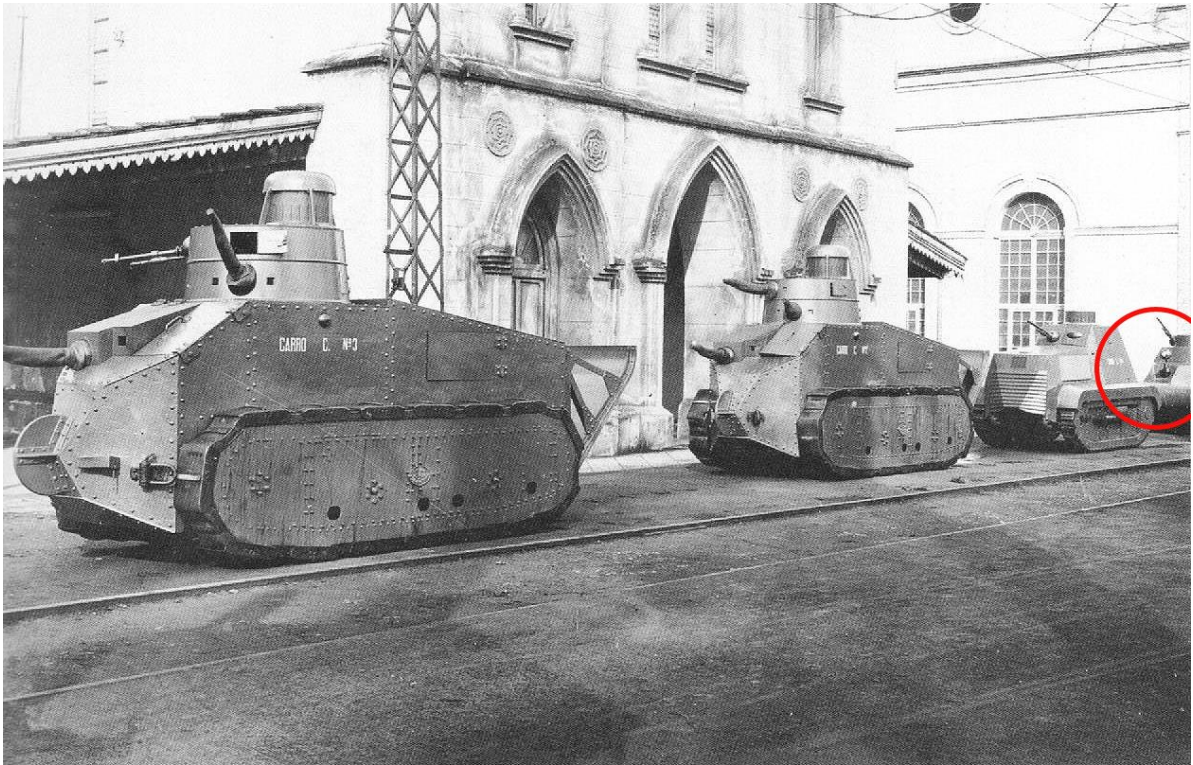


Planos del carro de combate ligero para Infantería Modelo 1936

Justo Galarraga, que en realidad eran las del carro que más tarde construiría La Naval sestaoarra en cuya producción había él trabajado, manejando los planos de Trubia que, tal y como me relató, había conseguido tras un accidentado viaje en automóvil a dicha población, en compañía del capitán don Ignacio Cuartero Larrea, destinado entonces en la Fábrica de Artillería, a la que consiguieron llegar ya de noche, por carreteras vecinales batidas a trechos por fuego de fusilería procedente del frente de Oviedo.

Pero, volviendo al libro de Valentín Alvarez, mi sorpresa fue grande cuando, al llegar a la página 87, aparecía en ella una fotografía tomada en la Fábrica de Trubia -sin fecha, pero sin duda en un año 1936 ya muy avanzado- de lo que parecía ser una exhibición de los vehículos por ella construidos en la que se veía, muy recortada, a la derecha, la parte delantera de un carro que yo habría identificado sin vacilación como uno de los fabricados en Sestao si no fuera porque éstos no habían empezado a construirse en La Naval hasta seis meses más tarde de la fecha en que yo había datado la fotografía.

En cualquier caso, la incertidumbre se resolvió inmediatamente al encontrarme en la página siguiente una segunda fotografía del carro de combate comentado, encuadrada en $\frac{3}{4}$ desde atrás, cuyos detalles y aspecto se ajustaban exactamente a los dibujos de los planos del Carro de Combate Ligero para Infantería Mod. 1936, salvo en la ausencia del cañón cuya instalación en la torreta del



Exposición de material en la Fábrica de Artillería de Trubia. Al final de la fila, rodeado por un círculo rojo, el Carro de Combate para Infantería Trubia Mod. 1936. Le preceden, en primer lugar, el carro Trubia Serie A Nº 3; a continuación, el carro Trubia Serie A, Nº¿2? al que sigue un tractor Landesa blindado –cosa curiosa, ya que no se trataba de un vehículo que construyera la Fábrica de Artillería, si bien la Constructora Gijonesa Juliana, tenía conexiones muy íntimas con la Industrial Química del Nalón, establecida en Trubia, y, por último el Trubia Mod. 1936. (Foto tomada del libro “Trubia en el Corazón”, de Valentín Alvarez).



Detalle ampliado de la foto superior.

vehículo estaba prevista, siendo reemplazado por una segunda ametralladora. La falta de la pieza artillera quedaba explicada porque en esas fechas el desarrollo del cañón que se había proyectado para los Trubia Serie A había sido suspendido *sine die* y no se había iniciado el proyecto de uno nuevo o la adaptación de

uno de los existentes, por lo que no había cañón alguno que montarle.



Carro de Combate Ligerio Trubia para Infantería Modelo 1936 fotografiado en la Fábrica de Artillería. (Foto tomada del libro “Trubia en el Corazón”, de Valentín Alvarez)

La importancia de estas fotos es que confirman la construcción de, al menos, un carro Trubia Mod. 1936 y, como estas “cosas” no suelen venir solas, poco tiempo después mi amigo Juan Pedro Gómez, administrador del blog <http://vehiculosblindadosdelaguerracivil.blogspot.com/> me pasaba una nueva fotografía del carro Mod. 1936 tomada (*dixit*) del periódico C.N.T. del 10 de septiembre de 1936. Aparte del pie de

foto, cursi hasta lo ridículo (4), parece que quienes lo rodean son, efectivamente, milicianos lo que presupondría una posible salida del vehículo al frente.

Si la foto se publicó en el periódico del 10 de septiembre, bien

podría estar tomada el día 9 –o poco antes- y, en ese caso, tal vez nos esté mostrando su llegada a las líneas del cerco de Oviedo donde, según el testimonio de Constantino Alzueta, tuvo lugar un ataque el día 10 contra las posiciones nacionales de La Cruz y el Canto –en el Naranco-, con el apoyo de un tractor Landesa blindado y un carro de combate Trubia. Cuando recogí dicho testimonio, pensé de modo



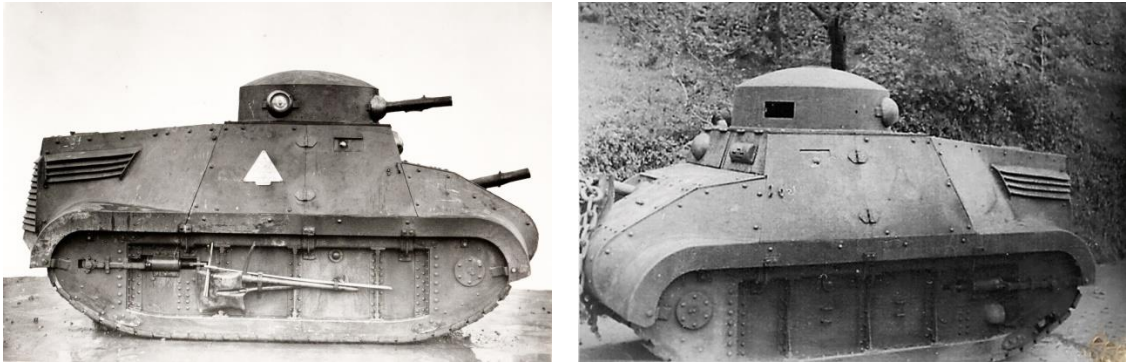
Carro Trubia Mod. 1936. Se han introducido pequeñas modificaciones en las rejillas de ventilación de la parte trasera; probablemente, para poder instalar el armazón de perfiles metálicos que parece conformar una especie de cola de ayuda para salvar zanjas heredada de los otros carros Trubia que le habían precedido. Vemos igualmente la puerta de acceso al vehículo en el lateral izquierdo semiabierto hacia adelante (foto cedida por Juan Pedro Gómez)

instintivo, que se trataba de un Trubia Serie A, pero ahora cabe considerar seriamente la posibilidad de que fuera el prototipo del Mod. 1936. Del tractor Landesa hay fotografías que nos lo muestran en Oviedo, funcionando, tras haber sido capturado en el

(4) He recibido quejas sobre la imposibilidad de leer tal pie. Dice “*El pesado armatoste es acariciado por las rudas manos, como si fuera una novia... ¡Hay que ponerlo en marcha!*”.

Naranco y remolcado a la capital asturiana, pero del Trubia, no se sabe cuál pudo ser su final.

Por otra parte, gracias a estas fotos podemos apreciar las características diferenciales entre el carro Trubia Mod. 1936 y el Trubia/Naval, que se construiría en 1937 -cuatro meses después



Perfiles de ambos costados del carro de combate “Trubia/Naval”. Se aprecia la presencia de puertas en los dos lados, abisagradas de forma que abran hacia atrás, así como la configuración y ubicación de las rejillas de ventilación del motor laterales, muy distintas de las empleadas en el Trubia Mod. 1936.

de que fuera hecha la foto del periódico C.N.T.- en la factoría de Sestao, donde, por cierto, se habían tomado algunas libertades constructivas respecto a los planos originales, aconsejadas sin duda por la conveniencia demostrada por ellas durante su fabricación. Así como que, mientras que el construido en Trubia no tenía puerta en el lateral derecho –quedando reducido al acceso único por la puerta del izquierdo- y que, además, en el Trubia Mod. 1936 se abría hacia adelante (foto de la página anterior), en tanto que en el carro vasco abrían -las dos- hacia atrás. Los bloques de rejillas de ventilación laterales, en el Trubia/Naval eran horizontales, con una ligera inclinación mientras que el Trubia Mod. 1936 las llevaba verticales, algo oblicuas.

Siempre que se produce un avance en la investigación sobre cualquier tema, nos plantea sistemáticamente nuevas preguntas para las que deseáramos nuevas respuestas. En este caso, ya hemos insinuado algunas de ellas:



Carro de combate Trubia Mod. 1936. Esta foto ya fue publicada en mi libro sobre los carros Trubia, en 1993 y posteriormente en otras varias publicaciones -nacionales y extranjeras- que invariablemente, por supuesto, no acreditaban de dónde la habían tomado, también por supuesto, sin permiso. En su día creí que era un carro Trubia/Naval y así lo hice constar en su pie de foto e, igualmente, me llevó a escribir (5) que *“En algunos de los vehículos (de entre los construidos en Sestao) estas ranuras (de ventilación) laterales no se continuaban con las traseras, formando un bloque de aireación independiente”*, lo que hoy, una vez comprobada la verdadera naturaleza del carro y correctamente clasificado éste, no puede aplicarse a los carros Trubia/Naval.

(a) Se construyó –nos queda claro- un prototipo del carro Trubia Mod. 1936, pero... ¿Una nada más? ¿Se trata o no del mismo carro que nos muestran

las otras dos fotografías que no proceden del libro de Valentín.

(b) ¿Fue dicho prototipo el que tomó parte en el ataque del 10 de septiembre?

(c) ¿Qué fue de él después de haber sido retirado averiado al amparo de los Sanatorios del Naranco?

Y nos quedan otras varias relativas a su construcción:

(d) ¿Cuándo fue exactamente

(5) En el libro “Los Carros de Combate y Vehículos de Cadenas del Ejército español. I”, de Francisco Marín y José M^a Mata. Pag. 125.

construido?

(e) Aparte de la sustitución del cañón por una ametralladora,..

¿Se construyó ajustado fielmente a los planos?

(f) Si fue así... ¿Se empleó en él el blindaje compuesto que en

los mismos se especificaba expresamente?

Y algunos otros interrogantes sumidos en el fondo de la cuestión imposible por completo de alcanzar. Pero, aún así, queda mucho campo por investigar en este tema. Yo continúo con él, pero espero que alguien más se anime a persistir en su estudio.