



Organización de las Tropas de Ingenieros

Texto D. José Ferrandis Poblaciones
Esquemas D. Carlos Tomillo Muñoz



**ORGANIZACIÓN DE LAS TROPAS
DE INGENIEROS**

Texto D. José Ferrandis Poblaciones
Esquemas D. Carlos Tomillo Muñoz

C A P Í T U L O I

EL SIGLO XIX--NACIMIENTO Y EVOLUCIÓN DE LAS TROPAS DE INGENIEROS (1) (1802-1904)

LA CREACIÓN DEL REGIMIENTO REAL

Aunque desde la más remota antigüedad se emplearon en el transcurso de las guerras gente que resolviera el sinnúmero de trabajos que en ellas se acometen, en nuestra Patria aparecieron tarde las Tropas de Ingenieros de modo formal.

Existen antecedentes muy importantes y significativos de su empleo, incluso formando "Cuerpos", que nos relatan las crónicas de Juan II y la de los Reyes Católicos, en las que se les citan como "peones y maestros carpinteros para hacer puentes de madera" y .. "cuatro mil peones con picos y palas...para quebrar las peñas e adovar los malos pasos ..."

En el siglo XVI se habla de Cuerpos conocidos como "Gastadores y Azadoneros", que se disolvían o creaban según fueran los problemas del momento, aunque de su permanente necesidad ya se hacen eco muchas plumas como Bernardino de Escalante en sus "Diálogos del Arte Militar"(1583), cuando dice: "solían llevarse en los Ejércitos grandes muchedumbres de gastadores, que son importantísimos y necesarios para hacer trincheras y reparos, cavas, minas, contraminas, explanadas y acomodar los malos pasos y allanar los caminos", etc...y añade "Y señálenseles Capitanes que los gobiernen y manden, y estos conviene que sean buenos Ingenieros y que sepan la manera cómo se ha de fortificar un campo, con sus alojamientos, y hacer fuertes y bastiones cuando se ofreciere necesidad, porque ésta es una de las principales provisiones que se requieren en un Ejército.

Estas ideas ya habían tenido ejecución, puesto que en 1530, a las órdenes del Ingeniero Hernando de Quesada, pasaron a Orán 150 trabajadores que eran tapiadores, azadoneros y paletteros, titulándose el referido Ingeniero Capitán de azadoneros. De esta misma clase de tropa se enviaron 1.000 hombres a Nápoles en 1537, y el Duque de Alba, en la campaña de Alemania(1546), llevó 2.000, que eran bohemios por ser reputados como de los mejores gastadores del mundo. En esta época se ven citados muchos ingenieros con las calificaciones de Capitanes de trinchera, de gastadores y de azadoneros.

El Real Decreto de 26 de Abril de 1685 creando las cuatro primeras compañías de granaderos, decía: "También pide muy particular

providencia el punto que toca a minadores, que son igualmente necesarios en la defensa, como en la expugnación de las plazas, y así he resuelto que también se formen compañías de ellos en cada uno de los tres ejércitos referidos, los de Cataluña, Flandes y Milán."

A pesar de todo lo expuesto siguieron creándose y disolviéndose tropas de Zapadores, por cuanto el ingeniero militar Marqués de Verboom manifestó al Rey D. Felipe V la necesidad de organizar un Cuerpo de Ingenieros "que adiestrase constantemente Zapadores permanentes."

Así y a propuesta de Próspero de Verboom, fué creado el Cuerpo de Ingenieros por Real Decreto de 17 de Abril de 1711, aprobado en Zaragoza por Felipe V, pero no ocurrió así con las Tropas, hasta que a finales de 1801, el Príncipe de la Paz pidió al Ingeniero General D. José Urrutia, Jefe Superior de los Cuerpos de Artillería e Ingenieros, le informase sobre los defectos y abusos que reinaban en ellos, "no solo para destruirlos, sino también para perfeccionar estos importantes organismos".

Fundada en las observaciones que el citado Ingeniero General había presentado el 17 de Diciembre del año anterior, se aprobó en Aranjuez el 15 de Marzo de 1802, la Constitución para el Real Cuerpo de Ingenieros de España e Indias, que prácticamente fué el documento que sirvió de base para la confección del "Reglamento de S.M. para la creación y organización de un Cuerpo de Zapadores y Minadores en Alcalá de Henares", que debe considerarse como el origen formal de las Tropas de Ingenieros.

Con él se constituía el Regimiento Real de Zapadores-Minadores, que estaba formado por dos Batallones, y cada uno de éstos contaba con cinco Compañías, "la una de Minadores y las cuatro restantes de Zapadores", según indicaba el artículo 1º.

El artículo 5º señalaba que su antigüedad sería la de los Ingenieros, y el 6º, que cada Batallón "tendrá una bandera igual en sus dimensiones a las que tienen los regimientos de Infantería; la primera bandera será morada con el escudo de mis Reales Armas y el lema Real cuerpo de Zapadores y Minadores; la segunda ha de ser también morada, con la Cruz de Borgoña y el mismo lema: en dos de sus ángulos tendrá un castillo y en los otros dos un león".

(VÉASE: BANDERAS DE INGENIEROS)

Con arreglo a estas disposiciones, se fué organizando el Regimiento, que se dió por formado y pasó su primera revista el 14 de Marzo de 1803. La Ordenanza de 11 de Julio del mismo año, lo reglamentó en todas sus partes, confirmando todo lo anterior.

Poco duró en Alcalá la instrucción de los individuos del Regimiento, pues pronto fueron destacadas las Compañías por diversos lugares de la geografía nacional, de modo que al llegar Mayo de 1808 las tropas del Cuerpo tenían la siguiente distribución:

Plana Mayor del Regimiento.....	Alcalá de Henares
-1º Batallón... Plana Mayor.....	Idem
Minadores.....	Idem
1ª Zapadores.....	Portugal
2ª Idem.....	Mahón
3ª Idem.....	Alcalá de Henares
4ª Idem.....	Portugal
-2º Batallón... Plana Mayor.....	Campo de Gibraltar
Minadores.....	Portugal
1ª de Zapadores....	Badajoz
2ª Idem.....	Cádiz
3ª Idem.....	Ceuta
4ª Idem.....	Campo de Gibraltar

Además, con el Marqués de la Romana, en Dinamarca, había una compañía, que se formó con personal entresacado de todas las del Regimiento, y en Madrid existía un destacamento de Zapadores.

El total de los que formaban las tropas de Ingenieros disponibles en esta época, era de 922 hombres, sin contar los que estaban en Dinamarca.

Y llegamos ya al comienzo de la guerra, y al principio del período de descentralización, en el que las Juntas Provinciales principalmente, fueron creando tropas para los servicios del Cuerpo, con arreglo a las necesidades locales y del momento. A este período corresponden los datos siguientes:

En Valencia, en los primeros días de Junio de 1808, con las dos Compañías con que salió de Alcalá de Henares el Sargento Mayor D. José Veguer, y dos que allí se aumentaron, se formó el Regimiento de Zapadores-Minadores de Valencia. Las compañías que salieron a operaciones en seguida, habían de aumentarse cada una con 100 hombres de "oficios análogos al servicio de Zapadores, como son car-

pinteros de hacha,carreteros,canteros,etc..."

En Badajoz, en Mayo de 1808, sobre la primera compañía del segundo Batallón, que poco antes había llegado procedente de Lisboa, se creó un Batallón.

En Sevilla, en 1808, también se creó una compañía en reemplazo de la que había quedado prisionera en Lisboa, que con las que estaban en Andalucía, formaron el Batallón que estuvo en Bailén.

En Galicia se organizaron, en Junio de 1808, varias compañías reclutando el personal para ellas en la Maestranza del Arsenal del Ferrol. Estas unidades constaban de 115 hombres cada una.

En Tarragona, en 1809, se creó una compañía de Zapadores voluntarios, que en 20 de Mayo de dicho año constaba de un subteniente, cinco sargentos, dos cabos y 42 soldados. Esta compañía, con otras dos del Regimiento Real (segunda de Zapadores y la de Minadores del 1º Batallón), estaban en Tarragona, mandadas por el capitán de la de Minadores y del Cuerpo, D. Manuel Morete.

En Ciudad-Rodrigo se organizó una compañía de Zapadores por orden de 30 de Junio de 1809.

En Aragón procedióse también a organizar tropas de Ingenieros.

La duración de la guerra hizo que se multiplicaran las unidades de Ingenieros en los diferentes teatros de operaciones que se extendieron por la península, de modo que el intento de refundición de todas estas fuerzas dispersas en un solo Regimiento, por R.O. de 23 de Julio de 1811, suponía ya una cantidad de 3.018 individuos.

Terminado el conflicto, Fernando VII dispuso por R.O. de 24 de Octubre de 1814, que el Regimiento Real de Zapadores-Minadores se reorganizase según lo establecido por la Ordenanza de 11 de Julio de 1803.

La proclamación de Isabel II como Reina, trajo como consecuencia la primera Guerra Carlista.

Desde su comienzo se comprendió que el Regimiento tenía una plantilla muy escasa de tropa para poder cumplir con sus misiones, por lo que se aumentó el número de soldados por Compañía hasta completarla con 150 hombres, y el número de Compañías por Batallón en una más. Como faltaban Oficiales de Ingenieros, se agregaron 20 Subtenientes de Infantería al Regimiento, entre tanto, la Academia podía proporcionar el número de Oficiales del Cuerpo necesarios para cubrir las plantillas.

La Real Orden de 24 de Octubre de 1814, anteriormente citada, estuvo vigente poco tiempo, hasta el 29 de Julio de 1815, en que por otra se transformó el Regimiento, denominándolo Real de Zapadores-Minadores-Pontoneros, constituyéndolo tres Batallones compuesto cada uno de ocho Compañías, una de Minadores, otra de Pontoneros y las restantes de Zapadores.

También se organizó afecta a cada Batallón, una Compañía llamada de Tren con 142 hombres, dotándola de furgones y grandes carros a semejanza de los que por aquella época usaban los franceses.

En la organización general dada al Ejército por Real Decreto de 1º de Junio de 1818, se redujo a dos los Batallones, y a siete las Compañías, siendo una de Pontoneros, cuatro de Zapadores, otra de Minadores y la restante, de Tren.

Con esta organización siguió hasta 1820 en que por real Orden de 12 de Noviembre se redujo la fuerza, quitándose cerca de 300 hombres y tomando el año 1821 el nombre de Regimiento Nacional de Zapadores-Minadores-Pontoneros.

"La catástrofe de 1823 alcanzó al Regimiento, con tanta mayor violencia, cuanto más notoria había sido su adhesión al sistema constitucional, quedando por consiguiente disuelto, como todo el resto del Ejército que había seguido la misma bandera".

En virtud del Real Decreto de 1º de Octubre de 1823, declarando nulo todo lo realizado desde 7 de Marzo de 1820, se disolvió el Ejército, y por Real Orden de 3 de Noviembre se licenciaron los cabos y soldados, los sargentos fueron destinados a Infantería, los Oficiales y Cadetes de Zapadores también pasaron a Infantería, y los Jefes y Oficiales del Cuerpo a las Direcciones Subinspecciones.

"No tardó, sin embargo, en prevalecer sobre las ideas de encono y reacción que dominaron por algunos años en el Gobierno, el convencimiento de la necesidad absoluta de unas tropas tan importantes", y en su consecuencia, por Real Orden de 23 de Abril de 1824 se mandó restablecer el Regimiento Real de Zapadores-Minadores-Pontoneros con dos Batallones de ocho Compañías, no organizándose mas que uno, pero éste con Oficiales de Ingenieros.

El Real Decreto de 31 de Mayo de 1828 volvió a darle los dos Batallones, y cada uno de éstos de siete Compañías: una de Pontoneros, cinco de Zapadores y la última de Minadores, debiendo llevar el nombre de Regimiento Real de Ingenieros, siendo su Coronel el Brigadier D. Gaspar Diruel.

Por Resolución de 17 de Mayo de 1844 se aumentó un tercer Batallón, pero dejándolos reducidos a seis Compañías; primera de Pontoneros, segunda, tercera, cuarta y quinta de Zapadores, y de Minadores la sexta, con la misma fuerza que tenían; para formar este tercer Batallón fueron base las Compañías quintas y sextas de Zapadores, y con individuos de las demás, los cuadros correspondientes a las de Pontoneros y Minadores de nueva creación.

Aunque sea de forma superficial no debemos pasar por alto las reformas establecidas por el insigne General Zarco del Valle que aunque influyeron de forma importantísima en todos los aspectos del Cuerpo, también afectaron a la orgánica del Regimiento y a la Instrucción de las Tropas.

El nombramiento de Ingeniero General en su persona en 1843, y la larga duración de su mandato (de 1843 a 1854 y de 1856 a 1860), supuso la creación en el Cuerpo de: las Escuelas Prácticas del Regimiento en Guadalajara, las Comisiones de Indagaciones en el Extranjero, el Memorial de Ingenieros, los Zapadores Jóvenes, el Servicio de Extinción de Incendios, las Comisiones de Historia, el Concurso Anual de Premios, el Gimnasio etc..., significándose en lo que nos atañe por la creación de Trenes de Herramientas para Compañía de Ingenieros, necesidad imperiosa, ya que la antigua Compañía de Tren se suprimió en 1824. Los nuevos Trenes que se aprobaron en 1849 se transportaban cada uno de ellos en ocho acémilas, dos para las herramientas de oficios distribuidas en cajas (carpintería, albañilería y cantería), cinco para el de los útiles de la Compañía, y la octava para la herramienta complementaria.

EL NACIMIENTO DE OTROS REGIMIENTOS

La Guerra de África (1859-1860) puso una vez más de manifiesto, la necesidad de contar con un mayor número de Tropas del Cuerpo, pues en esta Campaña tomaron parte 14 Compañías de Ingenieros (con un total de 1400 hombres), de las cuales tres eran de Pontoneros, dos de Minadores y las restantes de Zapadores.

El Real Decreto de 6 de Junio de 1860 dió cumplida satisfacción a esta necesidad creando un Segundo Regimiento de Ingenieros, al que sirvió de base el tercer Batallón del anterior, único existente, quedando los dos Regimientos con dos Batallones cada uno.

Se componía cada Batallón de seis Compañías, una de ellas de Pontoneros, cuatro de Zapadores y una de Minadores, a 150 hombres cada una.

Aparte de los Regimientos de Ingenieros, cuya organización como tropas de campaña y su clasificación en Compañías de Pontoneros, Zapadores y Minadores, las hacía propias para los trabajos de la guerra activa y los del ataque y defensa de las plazas, se necesitaban en tiempo de paz obreros en gran número para los trabajos que en diferentes fortalezas se estaban entonces ejecutando.

La dificultad se había presentado en mayor escala en las obras de la fortaleza de Isabel II en Mahón, donde faltaban sobre todo albañiles y canteros. Para remediar esta necesidad se crearon, por vía de ensayo, por Real Orden de 9 de Agosto de 1860, dos Compañías de Obreros, con soldados de oficio procedentes de los Cuerpos de Infantería. Organizáronse estas Compañías, con la fuerza de 100 hombres cada una, en Barcelona y en Valencia, dando la tropa los Cuerpos de los respectivos distritos; los oficiales pertenecían al Arma de Infantería. Creada poco tiempo después una tercera Compañía para las obras del Ferrol, en 15 de Marzo de 1860, se organizó un Batallón de ¹⁸⁶² Obreros de Ingenieros de seis Compañías, formándose en Madrid las tres que faltaban, eligiendo los quintos que tuviesen algunos de los oficios propios para la construcción. Solo el primer jefe pertenecía al Cuerpo de Ingenieros, el segundo era un segundo comandante de Infantería, y a esta misma Arma pertenecía todo el resto de la oficialidad. Cada Compañía tenía capitán, dos tenientes, un subteniente, un sargento primero, siete segundos, 20 cabos, un tambor, un corneta y 120 obreros.

Los Capitanes de las Compañías destacadas en las plazas estaban a las órdenes de los Comandantes de Ingenieros si estos tenían empleo superior o eran más antiguos.

Así siguieron estas tropas con las pequeñas alteraciones de detalle que fueron consecuencia de las modificaciones introducidas por las leyes anuales de presupuestos. En 1867 las reducciones llegaron a una cifra muy considerable y alcanzaron a la supresión del Batallón de Obreros, que tuvo efecto en 1º de Enero de 1868.

En 1869 se suprimieron también las Compañías de Depósito.

Bueno será hacer constar que, por consecuencia de sucesivas disminuciones y aumentos, las Tropas de Ingenieros constaban en 1872 de los dos Regimientos, y cada uno de ellos tenía como jefe un Coronel y constaba de dos Batallones de a seis Compañías, en las que no se distinguía ninguna especialidad, designándolas solo por su número de orden correlativo dentro del Batallón.

En todas estas organizaciones hasta aquí, se mantuvo en cada Compañía la Sección de Tren, aunque casi siempre disminuida.

Como se ha visto, las Tropas de Ingenieros, que en su creación habían sido de Zapadores-Minadores, a los que se habían añadido los Pontoneros en 1815, habían acabado por perder toda clasificación en los últimos años a que nos hemos referido.

La Dirección General de Ingenieros no desconocía la necesidad de especializar nuestras tropas, y como al mismo tiempo se reconocía la urgencia de crear los nuevos servicios de Telégrafos y Ferrocarriles, surgió el pensamiento de una nueva organización, la cual propuesta a la Superioridad, y aprobada por Real Orden de 3 de Octubre de 1872, fué planteada por Ley de Presupuestos de 28 de Febrero de 1873.

Creáronse entonces cuatro Regimientos de Ingenieros con la base de los cuatro Batallones existentes, los cuales, sin dividirse en Batallones, se componían de seis Compañías: la primera de Pontoneros, la segunda de Telégrafos, la tercera y cuarta de Zapadores-Bomberos, la quinta de Ferrocarriles, y la sexta de Minadores.

La Compañía de Pontoneros tenía un Capitán, tres tenientes y 140 de tropa. El material para el servicio de esta Compañía lo constituía una unidad del tren de puentes reglamentario, sistema Birago, con 16 carruajes de tren y cinco de parque.

La Compañía de Telégrafos tenía un Capitán, tres tenientes, un sargento primero y 100 de tropa. El material de una Compañía había de ser el necesario para establecer 50 Kilómetros de línea con cinco estaciones volantes y una central con cuatro elementos. Además debía haber aparatos de señales diurnas y nocturnas.

Cada una de las Compañías de Zapadores-Bomberos constaba de un Capitán, tres Tenientes y 140 de tropa. De esta fuerza de la Compañía se organizaba la Sección especial de Bomberos, al mando de un Teniente.

La Compañía de Ferrocarriles tendría un Capitán y tres Tenientes, y de tropa 140 individuos. De entre ellos contaban como especialidades: 5 Maquinistas, 7 Fogoneros, 16 Asentadores de vía etc...

La Compañía de Minadores tenía como plantilla: un Capitán, tres Tenientes y 140 de tropa.

Estaba previsto en la Real Orden que dispuso esta reorganización todo lo relativo a la instrucción de las tropas y a la reglamentación de su servicio. Desgraciadamente, la Guerra Civil Carlista, que entonces se encontraba en el período de su mayor intensidad, complicada con la insurrección cantonal, impidieron la realización del

pensamiento. Las Compañías tuvieron que seguir prestando su servicio de campaña en los Ejércitos del Norte, Centro y Cataluña, y no pudiendo ser concentrados los Regimientos, no pudieron especializarse las unidades todas. Las Compañías continuaron de hecho siendo de Zapadores, aunque tomaron los nombres que les atribuía la nueva organización, que no se realizó por lo tanto, mas que en el papel, o sea de una manera nominal y no efectiva.

Para remediar este estado, se dispuso en 3 de Julio de 1874, que las tropas de Ingenieros se constituyesen en tres Regimientos. Los dos primeros volvían a reconstituirse como los dos existentes con anterioridad a la última reorganización, es decir, con dos Batallones de seis Compañías de Zapadores y Minadores. El nuevo Regimiento, que con el número tres tomaba el caracter de cuerpo montado, concentraba las Compañías Especiales de la nueva reorganización, formándose un primer Batallón con cuatro Compañías de Pontoneros, y otro segundo con dos Compañías de Telégrafos y dos de Ferrocarriles.

Las Compañías con que se constituyeron los dos Batallones del nuevo tercer Regimiento se tomaron de las ya existentes, es decir, las cuatro de Pontoneros de los cuatro Regimientos anteriores, y las de Telégrafos del primero y tercero, y las de Ferrocarriles del segundo y cuarto. Para sustituirlas en los Regimientos primero y segundo se organizaron de nuevo las primeras Compañías de Zapadores de los cuatro Batallones, las segundas de los primeros Batallones de ambos Regimientos, y las quintas de los segundos Batallones.

Las Compañías de Pontoneros pudieron concentrarse en Aranjuez en cuanto las necesidades del servicio lo permitieron, trasladándose más tarde a Zaragoza, y las de Telégrafos y Ferrocarriles que formaban el segundo Batallón del tercer Regimiento, se concentraron a su vez en Madrid, donde iniciaron la nueva instrucción de la tropa y el Servicio Telegráfico.

Habiendo demostrado las operaciones de la guerra la insuficiencia de tropas de Zapadores, se dispuso por Real Decreto de 30 de Agosto de 1875 que se crease un nuevo Regimiento de Zapadores, que tomaría el número 3, pasando el que tenía este número a ser destinado como cuarto Regimiento de Ingenieros.

La fuerza de las Compañías era de un Capitán, tres tenientes y 150 hombres de tropa.

Por Real Decreto de 27 de Julio de 1877 se dispuso que los Regimientos de Ingenieros, lo mismo que los de Infantería, tuviesen dos Batallones de a cuatro Compañías, creándose en cambio, un cuarto Regimiento de Zapadores y Minadores, pasando el que llevaba este mismo número a llamarse Regimiento Montado de Ingenieros, conservando su anterior organización. Para formar los dos nuevos Batallones, se tomaron las cuartas y quintas compañías de los Regimientos primero y segundo, y se disolvieron las del tercer Regimiento. Quedaron pues, las tropas del Arma constituidas por 40 Compañías, 32 de ellas, 24 de Zapadores y ocho de Minadores, en los cuatro Regimientos numerados, y ocho en el Regimiento Montado, de las cuales cuatro eran de Pontoneros, dos de Telégrafos y dos de Ferrocarriles.

La organización de 1877 permaneció inalterada hasta la que se adoptó por Real Decreto de 14 de Diciembre de 1883. Por esta soberana disposición se ordenaba que las Tropas de Ingenieros se compusieran en adelante de cuatro Regimientos de Zapadores-Minadores, de un Regimiento de Pontoneros y de un Tren de Servicios Especiales.

La plantilla de los Regimientos de Zapadores-Minadores venía a ser casi la misma que la de los cuatro Regimientos ya existentes, y su residencia se fijaba, por su orden numérico correlativo, en Burgos, Madrid, Sevilla y Barcelona.

El Batallón de Pontoneros que formaba el primero del Regimiento Montado, se constituía en Regimiento mandado por un Coronel y el resto de la plantilla de su Plana Mayor, y cuatro Compañías, con muy pequeña alteración respecto a lo que antes existía.

El nuevo Tren de Servicios Especiales constaba de tres Secciones encargadas respectivamente, de los Servicios de Telégrafos, Ferrocarriles y Topografía; la primera montada, las otras dos a pie. Cada una de ellas constaba de dos Unidades o Compañías.

Esta organización duró exactamente un año. Por Real Decreto de 15 de Diciembre de 1884 se disolvió el Tren de Servicios Especiales, creando un Batallón de Telégrafos, otro de Ferrocarriles, y constituyendo de nuevo la Brigada Topográfica en la forma que anteriormente tenía. Subsistían los cuatro Regimientos de Zapadores-Minadores y el de Pontoneros, y se creaban cuatro Regimientos de Reserva.

Una de las particularidades más notables de esta organización fué la supresión de tres de las cuatro músicas de los Regimientos de Zapadores-Minadores, quedando subsistente tan solo la del segundo Regimiento, que tenía su residencia en Madrid.

Se creó también por el mismo Real Decreto, y conviene hacerlo notar aunque no tenga ésta relación inmediata con la organización de las tropas, una Dirección Técnica de Comunicaciones Militares y Reservas, al frente de la cual estaba un Brigadier. Debía dirigir todo el servicio telegráfico en el teatro de la guerra, y análogamente el servicio militar de los caminos de hierro, y tenía también a su cargo la inspección e instrucción de las tropas y servicios de comunicaciones, puentes militares, ferrocarriles, telégrafos, globos aerostáticos y palomas mensajeras.

Una particularidad, también de esta organización, fué el haberse suprimido los soldados obreros que de antiguo existían en todas las Unidades de tropa de Ingenieros. Quedó, es verdad, una Sección de obreros compuesta de 60 hombres y mandada por un Capitán y un Teniente, afecta a los talleres del establecimiento central de Guadalajara.

Después de la organización de Diciembre de 1884, se introdujeron tan solo pequeñas alteraciones, la mayor parte de ellas reducidas a modificaciones de plantilla introducidas por las sucesivas leyes anuales de presupuestos.

Para evitar, sin embargo, el tener que destacar Compañías de los Regimientos de Zapadores-Minadores a las islas adyacentes y posesiones del Norte de África, se fueron organizando sucesivamente Compañías de Zapadores en Baleares (Agosto de 1893), en Melilla (Agosto de 1895), en Ceuta (Julio de 1898), y en Canarias (Abril de 1900), y creando dos de Telégrafos para Baleares y Canarias en Abril de 1900.

En 1902 el Batallón de Telégrafos se convirtió en Regimiento, agregándole las dos Compañías de Telégrafos de Baleares y Canarias, que se consideraron como destacadas.

(VER ESQUEMA GENERAL Nº 1, DESDE 1802 A 1902)

NOTAS

- (1).-La publicación en 1911, del Estudio Histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, magnífica obra de refundición de todas las investigaciones llevadas a cabo, sobre los Ingenieros Militares en España, nos permite realizar aquí una breve recopilación sobre la Organización de las Tropas durante el Siglo XIX, de entre las 400 páginas que a este Tema dedica el Libro V del citado Estudio. A este texto remitimos al lector interesado en mayores detalles.

CAPÍTULO II

LOS PRINCIPIOS DEL SIGLO XX (De 1900 a 1909)

LA ORGANIZACIÓN DE 1904

"El Real Decreto de 2 de Noviembre de 1904, adoptó una división territorial militar, formada por siete Regiones Militares, cuyas cabeceras eran Madrid, Sevilla, Valencia, Barcelona, Zaragoza, Burgos y Valladolid, en cada una de las cuales se organizaba un Cuerpo de Ejército. Por consiguiente, debiendo contar éstos con un Regimiento de Ingenieros, se organizaron las Tropas del Arma en siete Regimientos Mixtos de Zapadores y Telégrafos, un Regimiento de Pontoneros, un Batallón de Ferrocarriles, la Brigada Topográfica, una Compañía de Telégrafos para la Red de Madrid, una Compañía de Aerostación y Alumbrado en Campaña, una Compañía de Obras y siete Depósitos de Reserva con caracter regional.

Los Regimientos mixtos se componían de seis compañías activas y dos de depósito, y de aquellas cinco eran de Zapadores y una de Telégrafos. De las cinco Compañías de Zapadores activas, una debía permanecer en cuadro. La Compañía de Telégrafos se componía de tres Secciones: dos de Telegrafía Eléctrica (una de campaña y una de montaña), y la tercera Óptica, con material y personal para ocho estaciones".

Todas estas Unidades dependían de los Comandantes Generales de Ingenieros de la Región, principalmente para su instrucción teórica y práctica. (2)

NOVEDADES DE ESTA ORGANIZACIÓN

a) Se incluían en los Regimientos las Unidades de Telégrafos (de ahí su nombre de Mixtos), cambiando por primera vez el anterior criterio de reunir a las tropas que precisaban instrucción y materiales

especiales.

- b) El Centro Electrotécnico y de Comunicaciones, de nueva creación tenía:
- Una Escuela Central de Telegrafía, para unificar la instrucción técnica en esta materia, antes a cargo del Regimiento de Telégrafos.
 - La Compañía de Telégrafos de la Red de Madrid, que se encargaba de las misiones que le eran propias.
 - El Parque Central de Telégrafos.
 - Un Centro de Estudios y Experiencias, con varios cometidos, como el de completar la Red Óptica General de España.
 - Un Servicio de Automóviles, que se encargaría de la instrucción de conductores y mecánicos, así como la reparación de aquellos (3).

c) Los Depósitos Regionales de Ingenieros se encargaban de los individuos que habiendo servido en las distintas Unidades del Cuerpo, se hallen en la 2ª Reserva.

d) La Compañía de Aerostación y Alumbrado en Campaña, continuaría desarrollando los cometidos anteriores, a los que se añadiría el de Alumbrado en Campaña, antes en poder de la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos.

e) Cada Regimiento tendría una sola Bandera (art. 72, CL nº 25; R.D. 2 Noviembre 1904)

CONSIDERACIONES A ESTA REORGANIZACIÓN

* La inclusión de especialidades en los Regimientos, formando Unidades Mixtas, no será definitiva y cada reorganización que veamos en adelante, abogará por diferentes sistemas, sufriendo continuas modificaciones.

* Los Regimientos Mixtos se establecían en cada una de las nuevas Regiones Militares, quedando ubicados de la siguiente forma:

- Antiguos: 1, 2, 3, y 4 en Burgos, Madrid, Sevilla y Barcelona respectivamente.

- Nuevos: 5, 6 y 7 en San Sebastian, Valladolid y Valencia.

* Los Regimientos Mixtos de Ingenieros de nueva creación se formaban a base de los segundos Batallones de los Regimientos de Zapadores-Minadores anteriormente existentes (art. 62; CL 206 de 17 Noviembre de 1904).

* " Las Banderas de los nuevos Regimientos serán las de los segundos Batallones de los que se sirven de Base" (4) (art. 65 de la Orden citada)

[VER EN ESQUEMA GENERAL Nº 1 EL AÑO 1904]

CUADRO 1

UNIDADES DE INGENIEROS QUE FIGURAN EN LA REORGANIZACION DE 1904.

- 1er Regimiento Mixto de Ingenieros. CREACIÓN: 5 Septiembre 1802 (Burgos). Descendiente directo del Regimiento Real de Z-M. ANTIGÜEDAD 5 Septiembre 1802.
- 2º Regimiento Mixto de Ingenieros. CREACIÓN: 6 Junio 1860 (Madrid). Descendiente del 3er Batallón del Regimiento Real de Z-M. ANTIGÜEDAD: 17 Mayo 1844.
- 3er Regimiento Mixto de Ingenieros CREACIÓN 30 Agosto 1875 (Sevilla). ANTIGÜEDAD: 30 Agosto 1875.
- 4º Regimiento Mixto de Ingenieros. CREACIÓN: 27 Julio 1877 (Barcelona). ANTIGÜEDAD: 27 Julio 1877.
- 5º Regimiento Mixto de Ingenieros. CREACIÓN: 2 Noviembre 1904 (S. Sebastian). Descendiente del 2º Batallón del Regimiento Real. ANTIGÜEDAD: 5 Septiembre 1802.
- 6º Regimiento Mixto de Ingenieros. CREACIÓN: 2 Noviembre 1904 (Valladolid). Descendiente del 2º Batallón del 2º Regimiento. ANTIGÜEDAD: 6 Junio 1860.
- 7º Regimiento Mixto de Ingenieros. CREACIÓN: 2 Noviembre 1904 (Valencia). Descendiente del 2º Batallón del 4º Regimiento. ANTIGÜEDAD: 27 Julio 1877.
- Regimiento de Pontoneros. CREACIÓN: 14 Diciembre 1883 (Zaragoza). Descendiente del 1er Batallón del 3er Regimiento. ANTIGÜEDAD: 3 Julio 1874. Descendiente a su vez de las Compañías de Pontoneros del Regimiento Real de Z-M-P (29 Julio 1815).
- Batallón de Ferrocarriles. CREACIÓN: 15 Diciembre 1884 (Madrid). Descendiente de las Compañías de FFCC del 3er Regimiento (3 Julio 1874). ANTIGÜEDAD: 15 Diciembre 1884.
- Brigada Topográfica. CREACIÓN: 16 Octubre 1847. ANTIGÜEDAD: 16 Octubre 1847.
- Centro Electrotécnico y de Comunicaciones. CREACIÓN: 2 Noviembre 1904. ANTIGÜEDAD: 2 Noviembre 1904.

LAS UNIDADES DE INGENIEROS EN LAS ISLAS Y POSESIONES DEL NORTE DE AFRICA.

Por lo que respecta a las Unidades de Ingenieros en las Islas y territorios del Norte de Africa las Órdenes de 11 y 20 de Agosto de 1904 habían concluido en el esquema siguiente:

- En cada una de las Islas de Mallorca, Menorca, Tenerife y Gran Canaria, se establecía una Comandancia de Ingenieros que tenía efectas: una Compañía de Zapadores y una Compañía de Telégrafos, esta última con una Sección Óptica y una Eléctrica.

Por otra parte el Real Decreto de 1 de Septiembre, confirmando lo que ya ocurría, dispuso que las Compañías de Zapadores-Minadores de Ceuta y de Melilla se encargasen del Servicio Telegráfico de las respectivas Plazas.

(VER ESQUEMA Nº 3 ORGANIZACIÓN DE LAS TROPAS DE INGENIEROS EN AFRICA)

NOTAS

(2) Estudio Histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército (E.H.C.I.E.), libro V, Cap. II, pág. 195 (Organización actual de las Tropas de Ingenieros). Reedición Inspección Ingenieros. 1987

(3) Este núcleo puede considerarse como el origen del Servicio de Automovilismo, tan importante en el futuro.

(4) Esta disposición tuvo mucha importancia para la herencia y antigüedad de los Regimientos del Cuerpo. Desde el Reglamento de 5 de Septiembre de 1802, que debe considerarse como el origen formal de las Tropas de Ingenieros y que en su art. 6º decía: "Cada Batallón tendrá una Bandera igual en sus dimensiones a las que tienen los Regimientos de Infantería", no se producía innovación tan importante.

Al formarse los nuevos Regimientos en estas condiciones, heredaban la bandera y el historial de aquellos en la parte que les afectaba, y así podemos darles a cada uno la antigüedad del CUADRO I.

Debemos advertir que la "ANTIGÜEDAD" que en el CUADRO se les asigna es aquella a la que las Unidades de que se trate pueden remontarse para ostentar recompensas, corbatas, etc..., y en ningún caso anterior.

- . Plana Mayor, y,
 - . 3 Bases, a cuatro compañías de Zapadores y una de Parque,
- hasta julio de 1940, en que se suprime uno de los Batallones.
- . El Regimiento nº 4 se organiza con soldados del mismo Trimestre y reemplazo y con la misma organización de los anteriores.
- También en 1940 su organización es la de:
- . Plana Mayor y Destinos,
 - . 1 Compañía de Obreros Especializados, y,
 - . 2 Batallones de Fortificación, con
 - . 1 Plana Mayor,
 - . 4 Cías. de Obras, y,
 - . 1 Cía. de Parque, cada uno,
- hasta 1946 en que se disuelve.
- . El Regimiento de Fortificación nº 5, con las mismas vicisitudes.

04.26. ORGANIZACION DE 1939.

- Del Ejército.

- . 1939. Por Orden de 24 de julio de 1939 del Ministerio de Defensa Nacional (B.O.E. nº 186) se procede a reorganizar las Regiones Militares.
- . Por Decreto de 24 de julio (B.O. nº 206), se reorganiza provisionalmente la constitución del Ejército, de la siguiente forma:
 - . En la Península, en 8 C.E., (con la denominación de: Guadarrama, Andalucía, del Turia, de Urgel, Aragón, Navarra, Castilla y Galicia, y las siguientes cabeceras: I, Madrid, con las 11, 12 y 13 Divs.; II, Sevilla, con las 21, 22 y 23 Divs.; III, Valencia, con las 31 y 32 Divs.; IV, Barcelona, con las 41, 41 y 43 Divs.; V, Zaragoza, con las 51 y 52 Divs.; VI, Burgos, con las 61 y 62 Divs.; VII, Valladolid, con las 71 y 72 Divs.; VIII, La Coruña, con las 81 y 82 Divs.), 1 División de Caballería, la Reserva General de Artillería y demás elementos y servicios del Ejército.
 - . En Marruecos, en 2 C.E., (con la denominación de: Marroquí, y, Maestrazgo., con las siguientes cabeceras: IX, Ceuta, con las 91, 92 y 93 Divs.; y X, en Melilla, con las 101 y 102 Divs.).
 - . En los Archipiélagos, Baleares y Canarias, en 2 Comandancias Generales.

- . Por Ley de 8 de agosto de 1939 se crea el Ministerio del Ejército.
- . Se reorganiza el Ejército en virtud de la Orden General nº 1, de la 1ª Región Militar, de fecha 7 de septiembre de 1939.
- . Por Ley de 22 de septiembre se reorganiza el Ministerio del Ejército.
- . Con la Orden de 28 de septiembre (D.O. num. 1) se denominan y se asignan emblemas a las Grandes Unidades.
- . 1940. Segunda reorganización después de la guerra civil, con arreglo a una I.G. del Estado Mayor del Ejército del mes de julio.

- De las Unidades de Ingenieros.

- ✓ . 1939. Por Orden de 27 de septiembre del mismo año (D.O. nº 4, de 5 de octubre) se designan los mandos de las Unidades de Ingenieros. ✓
- . La primera revista del Regto. Mixto de Ingenieros nº 1 la pasó el 1 de octubre de 1939.
- . En Octubre el Batallón de Zapadores-Minadores nº 2 se transforma en el Regimiento Mixto de Ingenieros nº 2.
- . Con la misma fecha se organiza el Regimiento Mixto de Ingenieros nº 3, sucesor del disuelto Batallón de Zapadores nº 3.
- . La organización de los Regimientos Mixtos es la siguiente:
 - . Plana Mayor y Compañía de Destinos,
 - . 1º Batallón, con:
 - . Pl. M.,
 - . 2 Cías. de Zapadores,
 - . 1 Cía. de Transmisiones, y,
 - . 2º Batallón, y
 - . 3º Batallón (con la misma composición que el 1º).
- . La constitución de las nuevos Regimientos sobre la base de los Batallones y Unidades similares sobrantes, como consecuencia de la reducción a sus plantillas normales.

- De las Unidades de Ingenieros.

- . 1939. El 8 de agosto se crea el "Regimiento de Trasmisiones del Aire", sobre la base de personal perteneciente

al Regimiento de Transmisiones del Ejército, que, con fecha 25 de octubre, causa baja en su Cuerpo y alta en el nuevo Regimiento.

. Su organización es:

- . Pl. M. de Mando,
- . Compañía de Servicios,
- . Grupo de Escuelas,
- . 5 Grupos de Transmisiones, uno por cada Región Aérea,
con:
 - . Pl. M.,
 - . Compañía de Red Permanente,
 - . Compañía Móvil,
- . Grupo de Transmisiones para Marruecos,
- . Cía. de Transmisiones para Baleares,
- . Cía. de Transmisiones para Canarias.

. Según Decreto de 17 de octubre de 1940 se lleva a cabo la división territorial nacional en 5 Regiones y 3 Zonas Aéreas.

. La organización del Regimiento Mixto de Ingenieros nº 1, es la siguiente:

- . 1 Pl.M. Mando y otra Administrativa,
- . 1 Cía. Depósito,
- . 3 Batallones Mixtos de Ingenieros Divisionarios (1 Cía. de Zapadores, 1 Cía. de Puentes y Parques, 1 Cía. de Transmisiones),
- . 1 Bón. Mixto de Ingenieros para el C.E. (1 Cía. de Zapadores, 1 Cía. de Minadores, 1 Cía. de Transmisiones), y,
- . 1 Grupo Mixto de Ingenieros para la División de Caballería. (2 Cías. de Zapadores, 1 Secc. de Parque, 1 Secc. de Transmisiones)

. Finalizada La Guerra Civil, las unidades de Ingenieros del Cuerpo de Ejército de Galicia se integraron para formar el Tercer Regimiento Mixto de Ingenieros, que el 1 de noviembre toma la nueva denominación de Regimiento de Ingenieros nº 3.

. La organización de los Regimientos Mixtos de Ingenieros, con:

- . Plana Mayor,
- . Batallón Mixto de C.E., con 5 Compañías (4 de Zapadores y 1 de Transmisiones),
- . 2 ó 3 Batallones Mixtos Divisionarios (tantos como tiene el C.E.), con 3 Compañías (2 de Zapadores y 1 de Transmisiones)

. 1940. El 1 de julio se da una organización de nuevas plantillas, quedando organizado en:

- . 1 Bon. de CE. (con 2 Cías. Zapadores, 1 Cía. Puentes y Especialidades, 1 Cía. de Parque),
- . 2 ó 3 3 Banes. de Zapadores Divisionarios, y,
- . 1 Bon. de Transmisiones (reuniendo todas las Cías. de Transmisiones).
- . Desaparecen los Regimientos de Ferrocarriles, que se convierten en Agrupaciones (de Zapadores Ferroviarios y de Movilización y Prácticas De Ferrocarriles) .
- . La reorganización no disminuye el Arma de Ingenieros, al contrario, pues se crean dos Regimientos de Fortificación.

04.27. ORGANIZACION DE 1941.

- Del Ejército.

- . 1944. Por Orden de 22 de febrero (C.L. nº 35), se crea la Novena Región Militar

- De las Unidades de Ingenieros.

- . 1941. El 3 de febrero se segrega del Regimiento Mixto de Ingenieros nº 3, el Batallón de Transmisiones, formado de las Cías. de Transmisiones, pasando a ser Unidad independiente.
- . Lo mismo ocurre, el 29 de febrero, en el Regimiento Mixto de Ingenieros nº 6.
- . 1943. Por Orden de 13 de enero se dispone la separación del Batallón de Transmisiones de las fuerzas del Regimiento Mixto de Ingenieros nº 2.
- . Se produce el cambio de denominación del Regimiento Mixto de Ingenieros nº 2 al de "Regimiento de Zapadores nº 2 para C.E."
- . El 1 de mayo pasa a llamarse "Regimiento de Zapadores nº 3 para C.E."
- . El 17 de noviembre el Regimiento Mixto de Ingenieros nº 4 denomina "Regimiento de Zapadores nº 4 para C.E."
- . El 15 de diciembre se organiza el "Regimiento de Zapadores nº 5 para C.E."
- . 1944. En mayo el Regimiento Mixto de Ingenieros nº 1 toma la denominación de "Regimiento de Zapadores nº 1 para C.E."
- . La organización de los Regimientos de Zapadores de C.E.:

- . 1 Batallón para C.E.,
- . 2 ó 3 Batallones Divisionarios (según la composición del C.E., en cada Batallón de Zapadores: 2 Cías. de Zapadores, 1 Cía. Motorizada, 1 Cía. de Parque),

por lo que no sufren variación.

- . 1953. Con la misma organización y plantillas anteriores modificadas:

- . Plana mayor de Mando y Administrativa,
- . 2 Batallones de Zapadores (2 Cías. de Zapadores, una en cuadro), y ,
- . 1 Batallón de Cuerpo de Ejército (Pl. M., 2 Cías. de Zapadores, en cuadro, 1 Cía. de Puentes de C.E., 1 Cía. de Parque).

- . 1954. Cambia de denominación el "Centro de Transmisiones del Ejército" al de "Regimiento de la Red Permanente y Servicios Especiales de Transmisiones", cuya organización será la siguiente:

- . Plana Mayor,
- . Batallón de la Red Permanente,
- . Grupo de Escucha, Localización y Propaganda, y,
- . Compañía de Parque y Talleres.

04.28. ORGANIZACION DE 1946.

- . 1946. El 1 de abril se crea el Regimiento de Ingenieros de Ejército sobre la base de los Regimientos de Fortificación 4 y 5.

Su organización:

- . Plana Mayor de Mando y Administrativa,
- . Batallón de Caminos (con Pl. M., 2 Cías. de Caminos y 1 Cía. de Puentes,
- . Batallón de Obras (con Pl.M., 1 Cía. de Obras, 1 Cía. de Aguadas, y 1 Cía. de Trabajos Electromecánicos)

- . 1947. En septiembre se crea el Regimiento de Zapadores de Fortaleza nº 2, en Pamplona, compuesto de:

- . Plana Mayor Administrativa, y,
- . 3 Batallones (a 3 Compañías y una Sec. de Parque y Talleres).

- . 1949. La Plantilla del Regimiento de Ingenieros de Ejército queda modificada de la siguiente manera:

- . Plana Mayor de Mando y Administrativa,
- . Batallón de Caminos (a 3 Cías.), y,
- . Batallón de Especialidades (a 3 Cías.).

- . Regto. Zap. nº 1, en
- . Regto, Zap. nº 2,
- . Regto. Zap. nº 3, en
- . Regto. Zap. nº 4, en
- . Regto. Zap. nº 5, en
- . Regto. Zap. nº 6, en
- . Regto. Zap. nº 7, en
- . Regto. Zap. nº 8, en
- . Agr. Trans. nº 1, en
- . Agr. Trans. nº 2, en
- . Agr. Trans. nº 5, en
- . Regto. Zap. Fort. 1,
- . Regto. Zap. Fort. 2,
- . Regto. Pontoneros,
- . Regto. Ingenieros Ejto., en
- . Regto. Trans. para Ejto.,
- . Regto. Redes Perm. y SET.,
- . Regto. Mixto Ing. Canarias,
- . Bones. Zap. 1 y Trans. 1, en
- . Bones. Zap. 2 y Trans. 2, en
- Regto. Zap. nº 1 para CE., se suprime, Bon. Zap. D.22, y Rgto. Trans. nº 2.
- Bones. Zap. D. 31 y 32,
- Regto. Zap. nº 4 para CE., Bones. Zap. D. 51 y 52,
- Regto. Zap. nº 6 para CE., Bon. D. 71,
- Bon. D. 81,
- Regto. Trans. 1 para CE., Regto. Trans. 2 para CE., Regto. Trans. 3 para CE. y Bones. Trans. D. 51 y 52, se suprime y pasa al 4, se suprime y pasa al Regto. Zap.. nº 6.
- sin variación,
- Regto. de Especialidades de Ing. para Ejto., sin variación,
- sin variación,
- sin variación,
- Regto. Mixto Ing. C. G. Ceuta,
- Regto. Mixto Ing. C. G. Melilla.

. Organización de los Regimientos de Zapadores para C.E., con:

- . 1 Batallón de C.E. (con Pl. M., 2 Cías. de Zapadores, 1 Cía. de Puentes, 1 Cía. de Parque),
- . 2 Batallones Divisionarios (con 1 Cía. de Pl. M., 2 Cías. de Zapadores, 1 Cía. Motorizada, 1 Cía. de Parque).

.....

. Organización de los Regimientos de Transmisiones para C.E., con:

- . 1 Cía de Pl. M. y Servicios, 1 Cía. Instalación y Cables y 1 Cía. de Centros de Transmisiones ??????????????????

.....

. Organización de los Regimientos Mixtos de Ingenieros de las Comº. Gral. de Ceuta y Melilla, con:

- . Pl. M. de Mando,
- . Pl. M. Administrativa,
- . Batallón de Zapadores y Jefatura de Ingenieros, con:
 - . 1 Cía. Pl.M. y Servicios,
 - . 1 Cía. Zapadores a Lomo,
 - . 1 Cía. Zapadores Motorizada, y,
 - . 1 Sec. de Puentes.

- . Batallón de Transmisiones y Jefatura de Transmisiones, con:
 - . 1 Cía. Pl. M. y Servicios,
 - . 1 Secc. Puestos de Mañdo Divisionarios,
 - . 1 Secc. Líneas.
- . Organización del Regimiento de Especialidades de Ingenieros para Ejército:
 - . Plana Mayor,
 - . Plana Mayor Administrativa,
 - . Batallón de Caminos, con
 - . Pl. M.,
 - . Cía. de Caminos,
 - . Cía. de Puentes,
 - . Cía. de Máquinas Pesadas.
 - . Batallón de Enmascaramiento y Castrametación, con
 - . Pl. M.,
 - . Cía. de Enmascaramiento y Castrametación,
 - . Cía. de Material de Barracones,
 - . Cía. de Acondicionamiento de Edificios,
 - . Cía. de aguadas.
 - . Batallón de Servicios Eléctricos, con
 - . Pl. M.,
 - . Cía. de Iluminación,
 - . Cía. de Alumbrado,
 - . Cía. de Redes y Centrales.
 - . Batallón de Minadores, con
 - . Pl. M.,
 - . Cía. de Minadores.

04.27. ORGANIZACION DE 1963.

- Con fecha 1 de abril, la Agrupación de Batallones de Zapadores Ferroviarios, y la de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles, pasan a ser Regimientos, según lo ordenado en la IG. 163-132 del EMC. de fecha 11 de marzo. ✓

04.28. ORGANIZACION DE 1965.

- Del Ejército.
 - . Por Instrucción General 165-142, de 10 de julio de 1965, de la Dirección General de Organización y Campaña, del EMC. "Reorganización del Ejército". 1ª Parte. Ejército Operativo.
 - . Se organiza en:
 - . Fuerzas de Intervención Inmediata,
 - . Fuerzas de Defensa Operativa (DOT), y
 - . Unidades de la Reserva General.

- De las Unidades de Ingenieros.

. En tropas y Servicios para las Divisiones se organizarán:

. 5 Regimientos Mixtos (de Ingenieros (nº 1, 2, 3, 4 y 6). ✓

. En tropas y Servicios para C.E. se organizarán:

. 1 Regimiento de Zapadores, y
. 1 Regimiento de Transmisiones.

. En las Comandancias Generales de Ceuta y Melilla, y en las Tropas de guarnición del Sáhara, se organizarán:

. 1 Regimiento Mixto de Ingenieros (nº 7, 8 y 9).

. En las Unidades de la Reserva General, se organizarán:

. 1 Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros,
. 1 Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles,
. 1 Regimiento de Zapadores Ferroviarios, y
. 1 Regimiento de Redes Permanentes.

. Transformación de Unidades:

. Regto. Zap. nº 1 para CE., en Regto. Zap. para C.E.,
. Regto. Zap. nº 4 para CE., en Regto. Mixto Ing. nº 4,
. Regto. Zap. nº 6 para CE., en Regto. Mixto Ing. nº 6,
. Agrup. Mixta Div. 11, en Regto. Mixto Ing. nº 1,
. Agrup. Mixta Div. 31, en Regto. Mixto Ing. nº 3,
. Regto. Trans. nº 1 para CE., se suprime,
. Regto. Trans. nº 2 para CE., en se fusiona con Bon. Zap. Div. 21 para formar el Regto. Mixto Ing. nº 2,
. Regto. Trans. nº 3 para CE., se suprime,
. Regto. Esp. Ing. de Ejto., se fusiona con el Regto. Pontoneros para formar el Regto. Pont. y Esp. Ing.
. Regto. Zap. F.C., sin variación,
. Regto. Mov. y Prac. de F.C. sin variación,
. Regto. Redes Per. y SET., sin variación,
. Regto. Trans. de Ejto., en Regto. de Transmisiones,
. Regto. Mixto Ing. Canarias, en Agr. Mixta Ing. Canarias,
. Regto. Mixto Ing. C.G. Ceuta, en Regto. Mixto Ing. nº 7,
. Regto. Mixto Ing. C.G. Melilla, en Regto. Mixto Ing. nº 8,
. Bon. Zap. del Sáhara, en Regto. Mixto Ing. Sahara.

. Organización del Regimiento Mixto de Ingenieros (nº 1, 2, 3, 4, 6, 7 y 8):

. Compañía de Pl. M. y Servicios,
. 1 Batallón de Zapadores (Mando y Pl. M., Cía. Pl. M. y

- Servicios, 2 Cías. de Zapadores, y 1 Cía. de Máquinas),
- y,
- . 1 Batallón de Transmisiones (Cía. Pl. M., 1 Cía. de Telefonía, 1 Cía. de Radio).
- . Organización del Regimiento Mixto nº 9 (Sáhara):
 - . Pl. M. de Mando,
 - . Pl. M. Administrativa,
 - . Unidad de Destinos,
 - . 1 Batallón de Zapadores, con:
 - . Pl. M.,
 - . Secc. de Parque,
 - . Secc. de Máquinas,
 - . 3 Cía. de Zapadores (Smara, Villa Cisneros, El Aaiun),
 - . 1 Batallón de Transmisiones, con:
 - . Pl. M.,
 - . 1 Cía. de Pl. M. y Servicios,
 - . 1 Cía. de Telefonía,
 - . 2 Cías. de Radio,
 - . 1 Cía. Mixta (Villa Cisneros)
- . Organización del Regimiento de Zapadores para C.E.:
 - . El 16 de febrero,
 - . Plana Mayor (Mandø, Cía. de Destinos, Pl. M. Administrativa) ,
 - . Parque de C.E.,
 - . Batallón de Zapadores (1 Cía. Pl. M. y Servicios, 1 Cías. de Zapadores y 1 Cía. de Puentes).
 - . El 1 de noviembre,

la organización del Batallón de Zapadores se incrementa con una Compañía de Zapadores.
- . Organización del Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros en 1966:
 - . Plana Mayor,
 - . Batallón de Puentes, con
 - . Pl. M.,
 - . Unidad de Puente Ligero, con 1 Secc. de Lanchas Rápidas,
 - . Unidad PF-50,
 - . Unidad Bailey, y,
 - . Unidad de Parque,
 - . Batallón de Especialidades, con
 - . Compañía de Caminos,
 - . Compañía de Especialidades, y,
 - . Compañía de Parque y Talleres.

- Del Ejército.

. Por O.G. 172/191, de 8 de junio de 1972, se transforman las Unidades de Estudios y Experiencias de las Escuelas de Aplicación de las Armas y Cuerpo de Intendencia y Sanidad del Ejército en Regimiento de Instrucción.

- De las Unidades de Ingenieros.

. El Regimiento de Instrucción de la EAITE. queda organizado de la siguiente manera:

. Mando y Pl. M.,

. Batallón de Zapadores, con

. Mando y Pl. M.,

. Grupo de Zapadores, con

. Mando,

. Cía. de Pl. M. y Servicios,

. Cía. de Zapadores,

. Cía. de Puentes,

. Cía. de Máquinas.

. Grupo de Instrucción, con

. Mando,

. 1ª Cía. de Encuadramiento de IMEC. Zapadores,

. 2ª Cía. de Encuadramiento de IMEC. Zapadores.

. Batallón de Transmisiones, con

. Mando y Pl. M.,

. Grupo de Transmisiones, con

. Mando,

. Cía. de Pl. M. y Servicios,

. Cía. de Telefonía,

. Cía. de Radio.

. Grupo de Instrucción, con

. Mando,

. 1ª Cía. de Encuadramiento de IMEC. Transmisiones,

. 2ª Cía. de Encuadramiento de IMEC. Transmisiones,

. Cía. Formación Sargentos de Transmisiones,

. Cía. de Formación de Especialistas.

. 1975. Organización del Regimiento Mixto de Ingenieros de Canarias.

. Batallón XV, en Tenerife, y

. Batallón XVI, en Las Palmas, ambos con:

. Plana Mayor,

. Compañía de Zapadores Operativa,

. Compañía de Zapadores especialidades,

. Compañía de Transmisiones Operativa, y,

. Compañía de Transmisiones de Enlaces Fijos.

(el 1 de marzo de 1980, las Cías. de Enlaces Fijos de los dos batallones pasaron a pertenecer al Batallón de Transmisiones de Canarias).

. 1977-
1987. Organización del Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros:

- . Plana Mayor,
- . Batallón de Puentes, con la misma composición que en 1966, más
 - . Unidad de Operaciones Anfibias,
- . Batallón de Especialidades, con la misma composición que en 1966, más
 - . Compañía de Fortificaciones y Obras,
 - . Compañía de Oleoductos y Aguadas,
 - . Compañía de Minadores, y,
 - . Unidad de Parque y Talleres.

04.30. ORGANIZACION DE 1980. (INICIO PLAN META).

- Del Ejército.

- . Fué el Plan META (Modernización del Ejército de Tierra) el primer programa de renovación puesto en marcha. Este plan conceptual, iniciado en 1980, tenía como objetivo alcanzar un Ejército más operativo y funcional.

- De las Unidades de Ingenieros.

- . 1980. El Regimiento de Redes Permanentes y Servicios Especiales de Transmisiones, se compone de:
 - . Mando,
 - . Batallón de la Red, con
 - . Pl. M.,
 - . Cía. de Redes Especiales,
 - . Cía. Mixta de Redes Especiales.
 - . Batallón de SET., con
 - . Pl. M.,
 - . Cía. de Escucha y Localización.
 - . Unidades Independientes, con
 - . Pl. M.,
 - . Cía. S.V.S.,
 - . Cía. Parque y Talleres,
 - . Unidad R.T.M.

- . 1981. El Regimiento de la Red Territorial de Mando y Servicios Especiales de Transmisiones, según IG 4/81

del EME. (1ª División), de 18 de junio de 1981, se compone de:

- . Mando y Pl. M.,
- . Mayoría,
- . Unidad de Pl. M., con
 - . Cía. de Pl. M.,
 - . Cía. de Servicios,
 - . Cía. de Vigilancia y Seguridad.
- . Batallón de Transmisiones de Señal, con
 - . Unidades Terminales Móviles,
 - . Sector Centro,
 - . Unidad Terminal de Control,
 - . C.G.E.
- . Batallón de Apoyo, con
 - . Unidad de Apoyo Central,
 - . Cía. de Abastecimiento,
 - . Cía. de Mantenimiento.
- . Batallón de SET., con
 - . Cía. de Escucha,
 - . Cía. de Redes Especiales,
 - . Cía. de Radio.

04.31. ORGANIZACION DE 1984. (PLAN META).

- Del Ejército.

- . 1984. El Plan META tenía necesidad de ajustarse a los condicionamientos impuestos por la limitación de recursos humanos y económicos, por lo que en 1984 se puso en marcha el Plan de Reorganización, que tenía como finalidad primordial la de racionalizar el funcionamiento del Ejército.
 - . Por Real Decreto 1451/1984 de 1 de agosto se establece la "Reestructuración de la organización militar del Territorio Nacional para el Ejército de Tierra".
 - . Orden 65/84 de 18 de octubre, sobre organización de la Segunda, Región Sur.
- . 1985. Orden 32/85 de 31 de mayo, que "regula las estructuras de la Fuerza Terrestre".
 - . Orden 58/85 de 3 de octubre, sobre organización de la Zona Militar de Canarias.
 - . I.G. 13/85 sobre la Región Militar Centro,
 - . I.G. 6/86 sobre la Región Militar Pirenaica Oriental,
- . 1986. I.G. 7/86 sobre la Región Militar Levante,

las restantes I.G,s. 3, 6 y 7/87, todas del EME, no afectan por no contemplar unidades de Ingenieros tipo Regimiento.

- Para las Unidades de Ingenieros.

. Para la I Región Militar:

. 1985. I.G. 1/85 EME (5ª Div.) de diciembre 1984, sobre "Reorganización de las I y II Regiones Militares y modificaciones previstas (1985/87).

. Orden 37/1985 de 20 de junio, por la que se organiza la "I Región Militar, región Militar Centro".

. I.G. 13/85 EME (5ª Div.) de 28 de junio de 1985, por la que se organiza la "I Región Militar, Región Militar Centro".

. El Regimiento de Ingenieros nº 1, en Colmenar Viejo. con: Plana Mayor, 1 Bon. de Zapadores y Bon. de Transmisiones,

. Organización del Regimiento de Transmisiones:

. Desaparece la Pl. M. Administrativa, Cía. de Pl. M. y el Batallón de Parque y Talleres.

Igualmente cambia de nombre el el Batallón de Radio y Telefonía que pasa a denominarse "Batallón de Centros de Transmisiones de Puestos de Mando (BCTPC). Sigue de guarnición en El Pardo.

. Organización de los Regimientos de Zapadores Ferroviarios, en Campamento (Madrid), y Regimiento de Movilización y Prácticas de FF.CC., en Fuencarral (Madrid):

. Plana Mayor y 1 Batallón, en Madrid.

. Plantilla, inicialmente nivel 2, con excepciones.

. Para la II Región Militar:

. 1984. I.G. 65/84 EME (5ª Div.) de 18 de octubre de 1984, por la que se organiza la "II Región Militar, Región Militar Sur".

CAPÍTULO IV

LA REPÚBLICA - LA REFORMA AZAÑA Y POSTERIORES (1931-1936)

VARIACIONES EN LA PENÍNSULA E ISLAS

La reorganización del Ejército que arbitró Azaña como Ministro de la Guerra consistía fundamentalmente en cuanto a las Tropas (dejamos aparte los Cuerpos de la Administración y de Servicios), en la reducción de 16 a 8 las Divisiones, una por cada Región Militar, y la adecuación correspondiente de las Tropas y Servicios de Cuerpo de Ejército y de Ejército.

En lo que se refiere a Ingenieros cada División contaba con:

- Un Batallón de Zapadores-Minadores, con tres Compañías de esta clase, y una de Parque.
- Un Grupo de Transmisiones con:
 - 1 Sección de Telegrafía Óptica
 - 2 Secciones Telegráfico-Telefónicas
 - 1 Sección de Radiotelegrafía
- Una Sección de Iluminación
- Una Unidad de Aerostación

De las Tropas y Servicios de Cuerpo de Ejército y Ejército tenían:

- Dos Brigadas Mixtas de Montaña de Infantería, cada una de ellas con:
 - 1 Compañía de Zapadores-Minadores
 - 1 Grupo de Transmisiones; con una Sección de Radiotelegrafía, y una Sección Óptica.
- Una División de Caballería independiente con:
 - 1 Compañía de Zapadores
 - 1 Grupo de Transmisiones; con una Sección Óptica y una Sección de Radiotelegrafía a caballo.

- Un Regimiento de Zapadores Minadores de dos Batallones, a cuatro Compañías cada Batallón.
- Un Batallón de Pontoneros, con cuatro Unidades.

- Un Regimiento de Ferrocarriles de tres Batallones, cada uno de ellos a tres Compañías.

- Cuatro Grupos Autónomos Mixtos, cada uno con una Compañía de Zapadores y una de Telégrafos. Dos para Baleares y dos para Canarias.

- Un Regimiento de Aerostación, que recogía las Unidades Divisionarias de esta especialidad.

- Un Parque Central de Automovilismo, compuesto por una Escuela, tres Unidades Automovilistas, y otra de Obras y Parque.

Para la administración e instrucción se efectuaba lo siguiente:

- Las Unidades de Zapadores de la División de Caballería y de las Brigadas de Montaña, formaban un Grupo Mixto de Zapadores.
- Las Secciones de Transmisiones se agrupaban formando cuatro Compañías de Telegrafía Óptica, cuatro de Telegrafía Eléctrica y Telefonía, y tres de Radiotelegrafía, que constituirían tres Batallones, y estos un Regimiento de Transmisiones.
- Las Secciones de Iluminación y las de Alumbrado de los CE,s. formarían un Grupo de Alumbrado e Iluminación (42).

La conclusión de todo lo anterior era que las Tropas de Ingenieros debían quedar como sigue:

[VER EN ESQUEMA GENERAL Nº 1 EL AÑO 1931]

- 1.- Un Regimiento de Zapadores Minadores para CE en Madrid, que se organizaba a base del 2º Regimiento de Zapadores Minadores anteriormente existente.
- 2.- Ocho Batallones de Zapadores Divisionarios, que se situaban, y se formaban a base de las Unidades que se indican:
 - 1er. Batallón de Zapadores-Minadores (Madrid), con parte del 2º Regimiento de Zapadores-Minadores, y personal sobrante de Ferrocarriles.
 - 2º. Batallón de Zapadores-Minadores, (Sevilla), del 3er Regimiento de Zapadores-Minadores anterior.
 - 3er. Batallón de Zapadores-Minadores (Valencia), del 5º Regimiento de Zapadores-Minadores anterior.
 - 4º. Batallón de Zapadores-Minadores (Barcelona), del 4º Regimiento de Zapadores-Minadores anterior.
 - 5º. Batallón de Zapadores-Minadores (Zaragoza), de parte del Regimiento de Pontoneros anterior.
 - 6º. Batallón de Zapadores-Minadores (S. Sebastian), del 1er. Regimiento de Zapadores-Minadores anterior.
 - 7º. Batallón de Zapadores-Minadores (Salamanca), de parte del 6º Regimiento de Zapadores-Minadores anterior.
 - 8º. Batallón de Zapadores-Minadores (Gijón), del 6º Regimiento de Zapadores-Minadores anterior.
- 3.- Un Grupo Mixto de Zapadores, para la División de Caballería y las dos Brigadas de Montaña, en Vitoria, formado con la Compañía Montada del anterior 2º Regimiento de Zapadores-Minadores, y los demás elementos a falta, del Regimiento de Zapadores-Minadores nº 1. Por O.C. de 11 de Noviembre se dispone que este Grupo resida en Pamplona.
- 4.- Un Batallón de Pontoneros (Zaragoza), a base del anterior Regimiento de esta especialidad.
- 5.- Un Regimiento de Transmisiones (El Pardo), que se constituía a base del anterior Regimiento de Telégrafos, y con las tres

Unidades de Radiotelegrafía de Campaña, que formaban parte del anterior Regimiento de Radiotelegrafía y Automovilismo.

- 6.- Un Regimiento de Ferrocarriles (en Leganés), fusionando los dos Regimientos de Ferrocarriles anteriores.
- 7.- Un Parque Central de Automóviles (en Madrid) y Escuela de Automovilismo Rápido. Se creaba a base del Batallón de Automóviles del anterior Regimiento de Radiotelegrafía y Automovilismo.
- 8.- Un Grupo de Alumbrado e Iluminación (Madrid). Se formaría a base de la 5ª Compañía del 1er. Batallón del Regimiento de Radiotelegrafía y Automovilismo.
- 9.- Un Regimiento de Aerostación (Guadalajara), que se organizaba sobre el anterior Batallón de Aerostación.
- 10.- Los Grupos Mixtos de Baleares y Canarias, que seguían con una organización idéntica a como estaban.

Las Unidades que se formaban con base a antiguas, recibían el historial de estas últimas.

Posteriormente surgieron otras variaciones que se constatan a continuación:

- En 1931.- Se crea el Centro de Transmisiones y Estudios Tácticos de Ingenieros (43)
- Se constituyen tres Inspecciones Generales del Ejército, cada una de ellas con su Estado Mayor. Las Inspecciones, ubicadas en: 1ª Inspección General, Madrid; 2ª Inspección General, Zaragoza; y 3ª Inspección General en Valladolid (44).
 - El Jefe de Tropas y Servicios de Ingenieros de cada División sería un Coronel del Cuerpo, que era a su vez Jefe de la Comandancia de Obras y Fortificaciones que se creaba en cada División (45), y que sustituía a la anterior Comandancia de

Obras y Reserva Regional.

- Persistían sin embargo las Comandancias de Obras y Fortificaciones de El Ferrol y de Cartagena (46), y la de Baleares y de Canarias (47).
- Se suprimía el Establecimiento Industrial de Ingenieros, (48) pasando el Laboratorio a depender de la Comandancia de Obras y Fortificación de la 1ª Region Militar.
- Con el cometido de construir y reparar el material que usaban las Unidades de Ingenieros, sobre los Talleres y Parque Central de Ingenieros antes existentes en Guadalajara, se establecía un organismo independiente, con la denominación de Maestranza y Parque de Ingenieros, en el mismo lugar.
- Se disolvía la Brigada Topográfica de Ingenieros y sus misiones pasaban a depender de las Comandancias de Obras y Fortificaciones (49).

En 1932.- Al formarse la Escuela de Automovilismo del Ejército, el 24 de Marzo, el Parque Central de Automóviles perdió la 2ª Compañía, a quien correspondía la Escuela para el personal de las Unidades del Ejército (50).

En 1934.- La creación del Cuerpo de Tren el año 1932, (51), que absorbía a las Unidades de Automóviles, produce para Ingenieros la disolución del Grupo Automovilista de Ingenieros de Marruecos.

-“El Parque del Centro de Transmisiones y Estudios Tácticos de Ingenieros se denominará en lo sucesivo Parque Central de Transmisiones del Ejército, y en él se depositará el material de transmisiones que se adquiriera para los distintos Cuerpos y Unidades”. (52)

En 1935.- La Ley de 2 de Marzo (53) organizaba de nuevo el 2º Regimiento de Ferrocarriles, y la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles. Esta última estaba mandada por un General de Ingenieros, dependiente del EMC.

Ambos Regimientos residían en Madrid y eran de idéntica

composición. Cada uno contaba con una Plana Mayor, el 1er. Batallón de Construcción y Explotación, y el 2º de Movilización-Reserva y Prácticas.

-Para atender al Ministerio de Marina, el Parque Central de Automóviles, se denominaría en lo sucesivo Parque Central de Automóviles de Guerra y Marina (54).

-La última novedad a citar, fué la organización de la Brigada Mixta de Montaña de Asturias (55), que precisó la formación de una Compañía de Transmisiones para esta Unidad (56).

LAS TROPAS DE INGENIEROS EN AFRICA

1931.- Las variaciones establecidas en este año a consecuencia de la reforma del Ejército por parte de la República, afectaron a las Tropas de Ingenieros en poca cuantía.

-La Comandancia de Ingenieros de Marruecos, se dividía en dos Delegaciones, residiendo sus cabeceras en Melilla, y Ceuta. Cada Delegación tenía a su vez un destacamento en Rif y Larache respectivamente, y cada una de las Delegaciones contaba con una Compañía de Obreros.

-En cada uno de los Batallones de Melilla, y de Tetuán se suprimía una Compañía de Zapadores, una Compañía de Red, y otra de Ferrocarriles, y las Compañías de Especialidades se sustituían por grupos de treinta obreros filiados.

-Se creaba a base de los destacamentos del disuelto Regimiento de Radiotelegrafía y Automovilismo una Agrupación independiente de Radiotelegrafía y Automovilismo con residencia de su Plana Mayor en Tetuán (57).

1932.- La Compañía de Radiotelegrafía existente en la Agrupación de Radiotelegrafía y Automovilismo, pasó al Batallón de Ingenieros de Tetuán, y no teniendo ya ninguna Unidad de esta especialidad la Agrupación, se llamó Grupo Automovilista (58)

1934.- Es en este año cuando varía más la orgánica de los Ingenieros en el Ejército de Marruecos, pues se forma un Batallón de

Zapadores en Melilla, y un Batallón de Transmisiones en Tetuán, a base de los anteriores Batallones de Ingenieros de dichas Plazas (59)

En Junio de este año (60), se creó el Servicio de Automovilismo de Marruecos, por lo que absorbe al Grupo Automovilista de Ingenieros, los Parques Automovilistas de Artillería, y las Compañías y Secciones de Automóviles de Intendencia y Sanidad.

EVER ESQUEMA Nº 3 ORGANIZACIÓN DE LAS TROPAS DE INGENIEROS EN AFRICA]

NOTAS

- (42) Decreto de 25 de Mayo de 1931 (CL nº 282). Por varias disposiciones posteriores se señalaba la forma de constituirse las nuevas Unidades en cada Región Militar, y en la OC de 27 de Mayo (CL nº 288) se indicaba la ubicación de cada una de ellas.
- (43) O.C. de 1 de Julio 1931 (CL nº 424)
- (44) O.C. de 16 de Junio 1931 (CL nº 339)
- (45) O.C. de 18 de Junio 1931 (CL nº 353)
- (46) O.C. de 22 de Junio 1931 (CL nº 377)
- (47) O.C. de 22 de Junio 1931 (CL nº 378)
- (48) O.C. de 17 de Julio 1931 (CL nº 499)
- (49) O.C. de 29 de Agosto 1931 (CL nº 652)
- (50) O.C. de 28 de Marzo 1932 (CL nº 169)
- (51) Ley de 12 de Septiembre
- (52) O.C. de 22 de Noviembre 1934 (CL nº 616)
- (53) CL nº 134 de 1935
- (54) O.C. de 16 de Noviembre 1935 (CL nº 757)
- (55) Ley de 25 de Junio de 1935
- (56) Decreto 8 de Agosto 1935 (CL nº 520)
- (57) O.C. 12 Junio 1932 (CL nº 322)
- (58) O.C. 26 Diciembre 1932 (CL nº 692)
- (59) O.C. 14 Junio 1934 (CL nº 301)
- (60) O.C. 23 Junio 1934 (CL nº 331). Así ya consideramos a esta Unidad ajena al Arma a pesar de que en el Anuario Militar de España de 1936 (situación 1 de Enero), figura como Tropas de Ingenieros el Servicio de Automovilismo en África (Ceuta), aunque el mismo texto aclara: "Con personal de Artillería, Ingenieros e Intendencia.

CAPÍTULO V

LOS GRANDES AVANCES EN LA ORGÁNICA DEL SIGLO XX

LA EVOLUCIÓN DE LA AERONÁUTICA MILITAR (1904-1936)

Los inicios de la Aerostación en España se habían producido mucho antes, (61) pero el servicio como tal se ordenó que corriera a cargo de la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos en 1884 (62).

En 1886 por la Ley de Presupuestos de 30 de Agosto se organizó el Servicio Aerostático como Unidad diferenciada que comprendía: Parque Aerostático (que tenía a cargo el Palomar Central y la Topografía Militar), y una Compañía de Aerostación que se estableció en Guadalajara (63).

Desde 1902 quedó afecto al Parque Aerostático, el servicio de Alumbrado en Campaña que fué refrendado en la organización de 1904 (64) al formarse la Compañía de Aerostación y Alumbrado en Campaña. Estaba formado por el Parque y las Tropas.

El Parque recogía el Palomar Central, El Parque Aerostático, los Servicios de Topografía y el Servicio de Meteorología.

Las Tropas por su parte contaban con una Compañía de Aerostación y una Compañía de Alumbrado en Campaña.

En 1908 las Tropas estaban organizadas de manera que podían llegar a constituirse tres Compañías: la 1ª de Aerostación de Campaña, la 2ª de Alumbrado y Servicios de Parque, la 3ª de Aerostación de Fortaleza y aún podía formarse una 4ª a base de la de Deposito que podía ser de Aerostación de Campaña o de Fortaleza según conviniera (63).

En 1910 se crea la comisión de Experiencias de Material de Ingenieros (65), que sería competente para "regular la adquisición, empleo y perfeccionamiento de los medios del Cuerpo".

La R.O, explicaba que "considerando que la Aviación es ya una realidad

a cuyo conocimiento no puede sustraerse una nación civilizada", ordenaba a la Comisión que "procediera a estudiar el tipo de Aeroplano que más convenga para nuestro Ejército"ect... (66).

En 1912 es cuando se hace depender del Centro Electrotécnico de Ingenieros el servicio de Alumbrado en Campaña, dejando a las Tropas de Aerostación encargados de su peculiar cometido además del servicio de Aviación con aplicación a la guerra (67).

En 1913, se crea el Servicio de Aeronáutica Militar (68) y se publica el primer Reglamento (69), quedando organizadas las Tropas en un Servicio de Aerostación y un Servicio de Aviación (70). El R.D decía así: "...que basándose en el anterior Servicio de Aerostación, con la idea de que unidos a este fin los Aeroplanos y los Globos constituirán el nuevo Servicio"...

En 1915, por primera vez figuran en un estado las Unidades Expedicionarias en Africa y se señala la existencia de una Unidad de Aviación en Ceuta (71).

La Ley de Bases de 1918 (72) que reorganizó el Ejército, creaba una Sección y Dirección de Aeronáutica Militar, dependiente del Ministro de la Guerra, al mando de un General de Brigada de Ingenieros.

En 1920 se distribuye el territorio nacional en cuatro Zonas Aéreas con cabeceras en Madrid, Zaragoza, Sevilla y León. Cada una de ellas contaba con un aerodrómo con los servicios propios anexos, y cuatro Escuadrillas (73).

También se ordena ya que todas las Aeronaves Militares Españolas lleven marcas de matrícula y nacionalidad (74), y para los Aeroplanos la bandera nacional en el timón y la escarapela de anillos, tal como las llevan hoy en día.

En Septiembre de este mismo año (75) se modifica el Reglamento de Aeronáutica de 1913 y se reorganiza todo lo referente a la Instrucción de Pilotos.

Y por fin en Diciembre, se declara a N.º 52 del Loreto Patrona del Servicio de Aeronáutica Militar (76).

1922.-El imparable avance de la Aviación hace que en este año se publiquen de nuevo Bases para la reorganización de la Aeronáutica Militar (77), que como dice el texto:"resulta conveniente organizar la Aeronáutica como un Servicio, con sus dos ramas, la Aerostación y la Aviación, completamente separadas entre sí...sin más lazo de unión que la alta síntesis directiva e inspectora de la Sección de Aeronáutica".

El personal se clasificaba en Navegante, Oficiales Observadores, y Tropas del Servicio. Las Tropas seguían siendo del Cuerpo de Ingenieros; los Oficiales Observadores se reclutaban entre las escalas activas de E.M., Infantería, Caballería e Ingenieros, y el personal navegante se diferenciaba entre los Pilotos de Tropa, que seguían rigiéndose por su reglamento, y los Oficiales Pilotos que se escalafonarían en una escala especial que se denominará Escala del Aire, en la que se ingresará con la categoría de Oficial Aviador" (78).

El mismo Decreto organizaba la Sección del Ministerio y ambos servicios, cuyas plantillas (79) quedaban así:

- Un Servicio de Aerostación compuesto por:
 - Jefatura del Servicio
 - Establecimiento Central
 - Batallón de Aerostación en Campaña
- Un Servicio de Aviación con:
 - Jefatura
 - Inspección de Material
 - Inspección de Instrucción
 - Bases Aereas
 - Comandancia Exenta

Esta definitiva separación, se hace más patente al conceder estandarte al Servicio de Aerostación, y bandera al de Aviación (80)

1924.- Por vez primera en este año figura en las plantillas, el Servicio de Aviación aparte de las Tropas de Ingenieros (81).

El Servicio de Aerostación se convierte en Regimiento de Aerostación, que incluye:- Plana Mayor del Regimiento.

- Establecimiento Central.
- Primer Grupo de Aerostación.
- Segundo Grupo de Aerostación en Reserva.
- Palomar Militar.

1925.- Por la reorganización del Ejército de España en Africa, las Unidades de Aviación allí existentes y de guarnición permanente serían:
(82)

Para la Comandancia General de Ceuta

- Una Plana Mayor, y Talleres
- Una Escuadrilla de Reconocimiento

Para la Zona de Larache:

- Una Escuadrilla de Reconocimiento

Para la Comandancia General de Melilla

- Una Plana Mayor, y Talleres
- Una Escuadrilla de Reconocimiento
- Una Escuadrilla de Hidros (83)

1926.- Siguiendo con la resolución de la orgánica del nuevo servicio siempre creciente, se publica un Decreto este año (84) por el que se producen algunos cambios importantes como son: el separar los servicios de Aire y Tierra, organizar la Oficialidad de Complemento de Aviación, normas tendentes a resolver la casuística de personal y servicios, etc.

Por otra disposición (85) se aprueba el Reglamento Orgánico y las Plantillas de Aeronáutica Militar en el que se establece ya, que todas las fuerzas de Aviación constituirán para efectos administrativos un solo Cuerpo, y en el que se señala la nueva uniformidad del aquel, y la organización de una Escala con categoría y funciones exclusivamente de Aviación.

1928.- En Enero (86) se publican las plantillas actualizadas del Servicio de Aeronáutica Militar que quedan contituidas por:

- La Jefatura Superior de Aeronáutica

- Organismos comunes de Aerostación y Aviación con:
 - Una Comandancia Exenta
 - Un Servicio Cartográfico
 - Un Servicio Radio y Metereológico
- El Servicio de Aerostación con:
 - Jefatura
 - Servicio de Material
 - Servicio de Instrucción
 - Tropas
- El Servicio de Aviación con:
 - Mando y Administración de Tropas de Aviación.
 - Península - 3 Escuadras de Ejército
 - 1 Escuadra de Instrucción
 - 1 Grupo de Hidroaviones
 - 2 Grupos de Reconocimiento
 - Servicio de Instrucción
 - Servicio de Material
 - África - Jefatura y Servicios Generales
 - Grupo nº 4 (Zona Oriental)
 - Grupo nº 5 (Zona Occidental)
 - Grupo nº 10 (Hidroaviones)

1931.- La sublevación Republicana de Cuatro Vientos en Diciembre de 1930, hizo que el General Berenguer la considerara como una muestra de indisciplina del Servicio de Aviación (87), y por sucesivos Decretos y Órdenes de principios de año se volviera a reorganizar la Aeronáutica Militar, haciendo marcha atrás de casi todo lo anteriormente promulgado (88) y quedara establecida en la forma siguiente:

- La Jefatura de todos los servicios sería del Ministro del Ejército, asesorado por la "Sección y Dirección de Aeronáutica Militar" del Ministerio.
- El Servicio de Aerostación estaría formado por:
 - Plana Mayor de las Tropas
 - Escuela de Observadores

- Parque
- Batallón de Ingenieros con: -2 Unidades en Armas
 - Unidad de Talleres
 - Unidad en cuadro
 - Unidad de Reserva.
- El Servicio de Aviación constituido por:
 - Servicios de Aviación Centrales:
 - De Instrucción
 - De Material
 - De Personal de Enlace
 - Tropas de Aviación con:
 - 1er. Batallón en Getafe con:
 - Plana Mayor
 - 2 Grupos de Reconocimiento
 - 1 Grupo de Caza
 - 1 Grupo de Bombardeo.
 - 2º Batallón en Sevilla -idem al 1º.
 - 3er. Batallón en León -idem al 1º.
 - 4º Batallón en Africa con:
 - Plana Mayor
 - 2 Grupos de Reconocimiento
 - 1 Escuadrilla de Hidros
 - 1 Destacamento en Cabo Juby
 - 1 " " en Villa Cisneros.

El advenimiento de la República resolvió después de varias Instrucciones contradictorias, por Decreto de 26 de Junio (89) crear el Cuerpo General de Aviación, que pasaba a ser equivalente a la organización del Ejército o la Marina, y aunque tuvo muchos problemas en su posterior desarrollo, consideramos que es el punto clave de llegada adonde ya no incumbe a los Ingenieros sus variaciones posteriores.

Las Tropas del Servicio de Aerostación, se habían organizado unos días antes, (90) en un Regimiento de Aerostación formado por:

- Plana Mayor del Regimiento.
- Sección de Destinos
- 4 Unidades Aerostras
- Unidad de Laboratorio y Parque

La descalificación como Tropas Montadas, hizo que se le proveyera de asta y Bandera el 15 de Junio de este año de 1931 (91) y con esta orgánica, salvo la separación de la Escuela de Observadores (92), se llega a 1936.

CUADRO DE FECHAS MEMORABLES DE LA AERONÁUTICA MILITAR [1884-1936] (A).

- 1884.- RD. de 15 de Diciembre.- Se constituye el "Servicio Militar de Aerostación", afecto a la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos.
- 1889.- 27 de Junio.- S.M. la Reina Mª Cristina efectúa en la Casa de Campo la primera ascensión de un Soberano reinante en un globo cautivo.
- 10 de Julio.- Primera ascensión en España a vuelo libre del Tte. Col. López de la Torre Ayllón.
- 1896.- 30 de Agosto. Se crea el Servicio Aerostático como Unidad Independiente, en Guadalajara. Jefe del Servicio Cte. de Ingenieros D. Pedro Vives y Vich (por la Ley de Presupuestos).
- 1909.- 5 de Septiembre.- Primer vuelo en España de un aeroplano por el Capitán de Ingenieros D. Juan Olivert, en Valencia.
- 1910.- RDC. de 21 de Septiembre.- Se crea la Comisión de Experiencias de Ingenieros encargada de compra y experimentación material aeronáutico.
- 1911.- 10 Febrero.- Se instala en el Aeródromo de Cuatro Vientos la primera guarnición militar y muy poco después llegan a España los primeros aviones Farman.
- 31 de Julio.- 1º y 2º Título de Piloto Militar de Aeroplano: Capitán Kindelán y Teniente Barrón.
- 1913.- 28 de Febrero.- Se crea el Servicio de Aeronáutica Militar con dos ramas: Aerostación y Aviación.
- 22 de Octubre.- Sale la 1ª Escuadrilla operativa para Tetuán al mando del Capitán Kindelán.

17 de diciembre.-1er. Bombardeo aéreo oficial de la historia universal de la Aviación.

1920.- RD. de 17 de Marzo.- Se crean las Bases Aéreas con cabeceras en Madrid, Zaragoza, Sevilla y León.

ROC. de 9 de Junio.- Se legislan las marcas de Matrícula y Nacionalidad para Aeronaves.

ROC. de 7 de Diciembre.- Se declara Patrona del Servicio de Aeronáutica Militar a N^{ra} S^a del Loreto.

1922.- RD. de 15 de Marzo.- Se separa definitivamente el Servicio de Aviación del de Aerostación.

ROC. de 15 de Septiembre.- Concesión de Bandera al Servicio Aviación y de Estandarte al Servicio e Aerostación.

1924.- 12 de Julio.- Se crea el Regimiento de Aerostación.

1926.- RD. de 13 de Julio.- Se aprueba el Reglamento Orgánico y Plantillas de la Aeronáutica Militar. Aviación: Uniforme color "verde-amarillo oscuro".

1931.- D. de 26 de Junio.- Se crea el Cuerpo General de Aviación. Uniforme azul.

1936.- Sucumbe valerosamente en Guadalajara el Regimiento de Aerostación, levantado a favor del Alzamiento.

(A) Nos referimos esencialmente a la Orgánica. La inclusión de Raids, o hechos destacados supondrían otra consideración que no es objeto de este trabajo.

LOS CAMBIOS EN EL SERVICIO DE AUTOMOVILISMO

El haber surgido este Servicio en el Cuerpo de Ingenieros y siendo las Unidades de nuestra Arma, prácticamente las únicas existentes hasta bien entrados los años 20 dedicadas únicamente al servicio, nos obligan a considerar aunque sea a vuela pluma, las órdenes cronológicas que afectaron a esta Materia.

No queremos dejar de señalar que casi desde los comienzos, todas las Armas dispusieron de elementos automóviles y aunque no tenían organizadas Unidades Automovilistas, a Artillería se le encomendó desde el principio (1909) la Academia de Automovilismo para vehículos pesados, y así fué norma hasta la creación de la Escuela de Automovilismo del Ejército en 1932..

1903.- Septiembre.- El Capitán de Caballería D. Luis Carvajal, Marqués de Puerto Seguro, donó dos Automóviles Peugeot al 29 Regimiento de Zapadores-Minadores (Madrid). Por ello esta Unidad recibió órdenes de la Superioridad de iniciar la instrucción de oficiales y personal de tropa para el manejo, entretenimiento y reparación de dichos vehículos, con objeto de que pudieran prestar servicio, tanto de transmisión de órdenes como de conducción de Mandos, cuando las necesidades lo aconsejaran.

1904.- El Servicio de Automovilismo fué encomendado oficialmente al Cuerpo de Ingenieros del Ejército según el RD. de 9 de Diciembre de 1904 y bajo la dependencia del EMC.

1909.- Se señalan las normas del nuevo servicio por RD. de 10 de Febrero de 1909, del que entresacamos el artículo 17:

"El automovilismo rápido, propio del Servicio de Comunicaciones, seguirá a cargo del E.M.C. El automovilismo pesado ó de transporte, hasta tanto que se organice este servicio de una manera definitiva, se confiará a las distintas Armas ó Cuerpos que hayan de utilizarlo para los transportes de su material, quedando a su cuidado la adquisición, experimentación y empleo de esta clase de carruajes.

Sólo habrá dos escuelas para instrucción del personal encargado de su manejo: la de Ingenieros para el automovilismo rápido y el de transporte de su material, y la de Artillería para el del suyo y el correspondiente a las Armas y Cuerpos restantes.

Las reparaciones que cada Cuerpo no pueda hacer con sus elementos propios, se realizarán en los establecimientos y parques de Artillería habilitados para ello".

Como consecuencia de lo dispuesto en este artículo, se ordenó al Cuerpo Electrotécnico y de Comunicaciones militares, en 30 de Agosto de 1909, que propusiera las bases para organizar estos servicios, puesto que, como se acaba de indicar, el Real decreto últimamente citado le asignaba, además del servicio de automovilismo rápido, la parte del de transporte relacionada con sus necesidades, y multiples servicios especiales, así como la instrucción de los mecánicos y conductores de los camiones automóviles que se dediquen a los citados servicios (93).

1911.- A fines de este año (94) se publica el Reglamento Provisional para el Servicio de Automovilismo Rápido en el Ejército que confirmaba al Centro Electrotécnico, todo lo anteriormente ordenado, y sustituía al primero, publicado en 1906.

1915.- En este año se configura por vez primera (95) una Unidad Automovilista, con la siguiente Plantilla: 1 Capitán, 2 primeros Tenientes, 1 Teniente (E.R.) y 100 de Tropa; y un Parque Central de Automóviles con: 1 Comandante Jefe del Parque y Talleres de Automóviles.

En Abril, se dispone un uniforme para esta nueva Unidad del CEC (Centro Electrotécnico y de Comunicaciones).

1916.- En Septiembre se publica el Reglamento para la Instrucción de los Mecánicos-Automovilistas del Ejército, que dictaminaba las condiciones para realizar dicho curso, de dos años de duración en la Escuela establecida en el Parque Central de Automóviles, y a cargo del Centro Electrotécnico y de Comunicaciones.

- 1920.- Se organiza en Junio la primera Unidad en Africa, que fué una Sección de Automovilismo en Tatuán, a cargo del CEC.
- 1921.- Se amplían a dos las Unidades Automovilistas, la 2ª en Melilla. Ambas se consideraron destacamentos del CEC.
- 1922.- Se forman los Grupos Mixtos de Automovilismo y Radiotelegrafía Permanente, de las Comandancias Generales de Ceuta y de Melilla, y una Unidad Mixta para Larache
[VER ESQUEMA Nº 3 ORGANIZACIÓN DE LAS TROPAS DE INGENIEROS DE ÁFRICA].
- 1925.- Una orden de Abril (96), unifica los distintivos y numeraciones empleados en los automóviles del Ejército, que quedan con dos matrículas: A R M (Automovilismo Rápido Militar), y A T M (Autocamiones del Ejército), que confirmaban en las responsabilidades antiguas a Ingenieros y Artillería respectivamente.
- 1927.- Se suprime el CEC y se crea el Regimiento de Radiotelegrafía y Automovilismo, a quien pasan a depender las Unidades de Automóviles existentes.
En este mismo año se determina (97) la gorra de plato kaki como uniformidad para el Regimiento de Radiotelegrafía y Automovilismo, sustituyendo la anterior prenda de cabeza.
- 1928.- Se aprueba (98) con caracter provisional un nuevo Reglamento para la instrucción teórica del Mecánico Automovilista.
- 1929.- Se publica una Orden (99) que unificaba en una, todas las disposiciones anteriores, sobre el empleo y entretenimiento de los vehículos de tracción mecánica en el Ejército.
- 1930.- Otra Orden (100) reafirma, la enseñanza que corresponde impartir a las Escuelas de Automovilismo pesado y ligero del Ejército, a cargo de Artillería e Ingenieros respectivamente.

- 1931.- Al suprimirse el Regimiento de Radiotelegrafía y Automovilismo (101), con base a su Batallón de Automóviles se crea el Parque Central de Automóviles y afecta a él la Escuela de Automovilismo Rápido (en Madrid), que seguían correspondiendo a Ingenieros.
- 1932.- Una Orden de Enero (102) declara reglamentario para el Parque Central de Automóviles el uniforme azul con que se dotó al Centro Electrotécnico en 1923.
En Marzo (103) crea la Escuela de Automovilismo del Ejército refundiendo en ella la de Ingenieros y Artillería.
Por Ley de 12 de Septiembre se crea el Cuerpo de Tren.
- 1933.- En Marzo (104), se dan instrucciones para la organización del Cuerpo de Tren, como ente que efectuará unificadamente los transportes antes encomendados a las Armas y Cuerpos del Ejército.
- 1934.- Se crea el Servicio de Automovilismo de Marruecos (105), disolviendo el Grupo Automovilista de Ingenieros, los Parques Automovilistas de Artillería, y las Compañías y Secciones de Automóviles de Intendencia y Sanidad, que quedan integrados en el nuevo Servicio.
Este mismo año (106) se aprueba el Código de Circulación que regulaba la circulación de los vehículos automóviles en toda España.
- 1935.- En Junio (107) se crea en el E.M.C. la Dirección del Servicio de Automovilismo del Ejército con amplias competencias sobre: Inspección, Enseñanza y Unidades del Servicio.
En Agosto (108) se publica un Decreto reorganizando el Cuerpo de Tren de forma limitada, integrando a las Unidades de Transporte de Ejército y C.E.
En Noviembre (109) se dispone que para atender al Ministerio de Marina, el Parque Central de Automóviles se denominaría en lo sucesivo Parque Central de Automóviles de Guerra y Marina.

Cuando comenzó la Guerra Civil, aún no se había desarrollado completamente, la pretensión de organizar el denominado Cuerpo de Tren. La velocidad de los acontecimientos a causa del conflicto, los nuevos medios, muchos de los cuales provenían de ayuda exterior (vehículos blindados y carros de combate entre otros) y otras consideraciones, concluyeron con una Ley (110) en 1940 que disolvía el Cuerpo de Tren, dejando el Servicio de Automovilismo, como actualmente lo conocemos.

NOTAS

- (61) Para más datos ver Memorial de Ingenieros nº 21 Art. "Apuntes para la Historia de la Aerostación Militar" de D. José I. Mexía y Algar y revista Ejército nº 634 de Noviembre de 1992. Art. "Los Artilleros españoles, iniciadores de la Aerostación Militar en el mundo", de D. Ricardo Fernandez de la Torre.
- (62) Real Decreto de 15 de Diciembre de 1884 (CL nº 413). Este documento daba nueva organización a las Tropas de Ingenieros y creaba la Dirección Técnica de Comunicaciones Militares a cuyo cargo estaría el Servicio Telegráfico y sus tropas, y de las que la 4ª Compañía tendría a cargo el manejo de globos.
- (63) "Aerostación Militar", Artículo de D. P. Vives y Vich publicado en el Memorial de Ingenieros de Mayo de 1909.
- (64) RD. de 2 de Noviembre de 1904 (CL nº 205)
- (65) ROC de 21 de Septiembre de 1910 (CL nº 141)
- (66) Artículo "Los primeros tiempos de la Aviación" de D. Ramón Salas Larrazabal. Revista Aeroplano. 1983. nº 1.
- (67) ROC de 31 de Diciembre de 1912 (CL nº 255)
- (68) RD de 28 de Febrero de 1913 (CL nº 32)
- (69) ROC de 16 de Abril de 1913 (CL nº 33)
- (70) ROC de 6 de Mayo de 1913 (CL nº 98)
- (71) ROC de 18 de Enero de 1915 (CL nº 48), que hay que considerar como "Guarnición Permanente", pues anteriormente otras Unidades habían estado en Africa como expedicionarias.
La primera misión del Servicio Aerostático en aquel territorio fué

en 1909, donde asistió a la Campaña de Melilla, actuando en La Restinga y toma del Gurugú observando el tiro de Artillería. En 1913 una Unidad asistió a las operaciones de Tetuán. Por otro lado, el 22 de Octubre de 1913 salía de Madrid al mando del Capitán Kindelán, la primera Escuadrilla operativa con destino a Tetuán con 12 aviones.

- (72) Ley 29 de Junio 1918 (CL nº 169)
- (73) RD de 17 de Marzo 1920 (CL nº 121)
- (74) ROC de 9 de Junio 1920 (CL nº 295)
- (75) ROC de 17 de Septiembre 1920 (CL nº 447)
- (76) ROC de 7 de Diciembre 1920 (CL nº 550)
- (77) RD de 15 de Marzo de 1922 (CL nº 107)
- (78) Artículo de D. Ramón Salas, ya citado en (66).
- (79) ROC de 22 de Marzo de 1922 (CL nº 115)
- (80) ROC de 15 de Septiembre 1922 (CL nº 364)
- (81) ROC de 29 de Julio de 1924 (CL nº 97)
- (82) ROC de 21 de Julio de 1925 (CL nº 222)
- (83) Sin embargo según el Gl. Salas en el Art. citado, las fuerzas de todo tipo allí existentes eran muy superiores. Había: la 1ª Escuadra en Tetuán, con dos Grupos de Breguet 14; la 2ª Escuadra en Melilla, con dos Grupos, uno Mixto y otro de aviones Bristol; una Escuadra expedicionaria, con un Grupo de Fokker y otro de Breguet 19; un Grupo Mixto de Hidros Dornier y Junkers; y la Escuadrilla Macchi de Aeronáutica Naval. En total 111 aviones.
- (84) RD de 23 de Marzo 1926 (CL nº 116)
- (85) RD de 13 de Julio 1926 (CL nº 251)
- (86) ROC de 5 de Enero 1928 (CL nº 15)
- (87) D. Ramón Salas Larrrazabal. Artículo citado en (66)
- (88) RD de 8 de Enero de 1931 (CL nº 7) y ROCs de 13, 17 y 25 de Febrero. (CLs. nºs 66,67,70 y 78)
- (89) CL nº 399 de 1931
- (90) OC de 5 de Junio de 1931 (CL nº 314)
- (91) CL nº 335
- (92) OC de 24 de Marzo de 1932 (CL nº 161)
- (93) Estudio Histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército. 1911.
- (94) ROC de 22 de Noviembre (CL nº 234) de 1911

- (95) RDC de 18 de Enero 1915 (CL nº 48)
- (96) RDC de 3 de Abril de 1925 (CL nº 87)
- (97) RDC de 21 de Diciembre de 1927 (CL nº 544)
- (98) RDC de 15 de Mayo de 1928 (CL nº 209)
- (99) RDC de 10 de Enero de 1929 (CL nº 13)
- (100) RDC de 9 de Octubre de 1930 (CL nº 341)
- (101) OC de 5 de Junio de 1931 (CL nº 314)
- (102) OC de 2 de Enero de 1932 (CL nº 2)
- (103) OC de 24 de Marzo de 1932 (CL nº 162)
- (104) OC de 25 de Marzo de 1933 (CL nº 132)
- (105) OC de 23 de Junio de 1934 (CL nº 331)
- (106) Decreto de 25 de Septiembre de 1934 (CL nº 532)
- (107) Decreto de 21 de Junio de 1935 (CL nº 382)
- (108) Decreto de 19 de Agosto de 1935 (CL nº 539)
- (109) OC de 16 de Noviembre de 1935 (CL nº 757)
- (110) Ley de 12 de Agosto de 1940 (CL nº 289)

Ingenieros pero su importancia radica en que no habla de Cuerpo sino de Arma: "R.O. 15 diciembre... Artículo 1º. las fuerzas del Arma de Ingenieros se compondrán adelante ..."

Terminando el año 1.884 -R.D. de 15 de diciembre- nacerán dos unidades independientes, el Batallón de Telégrafos y el Batallón de Ferrocarriles.

Un nuevo Reglamento de Ingenieros es aprobado por Real orden de 9 junio de 1.886. El apartado dedicado a banderas y estandartes no modifica lo establecido en el de 1.878.

Es de suponer que las enseñas de los dos nuevos batallones sean estandartes, ya que son el resultado de suprimir las compañías de Telégrafos y Ferrocarriles, en el Regimiento de Pontoneros, que es unidad montada. Sin embargo, una Real orden de 26 junio de 1.886 dispone que "... es imposible suprimir la plaza de abanderado en los batallones a pie." .y."...que desde 1º de Julio próximo el cargo citado se desempeñe en los regimientos de zapadores minadores y batallón de ferrocarriles, por tenientes de dicho cuerpo en vez de serlo por los alféreces de infantería que se hallaban agregados...".

El Real decreto de organización del Cuerpo de Ingenieros, de 10 de febrero de 1.893, muestra en su estado n.º 5, referido a la organización del Batallón de Ferrocarriles, la plantilla del mismo, figurando en su plana mayor un 1er. Teniente abanderado.

Ya en 1.894, un decreto sobre Remonta se refiere al precio de los caballos para jefes y oficiales de los Institutos a pie y cita a los regimientos de Zapadores Minadores y al Batallón de Ferrocarriles.

Visto lo anterior no cabe ninguna duda sobre la enseña que ostentó el Batallón desde su creación es una bandera.

En el Museo del Ejército se conserva esta peculiar bandera, confeccionada según el reglamento de 1.878: morada, con el escudo grande de las armas reales sobre la cruz de Borgoña, la leyenda CUERPO DE INGENIEROS BON DE FERROCARRILES y en las cartelas un castillo, un león y dos locomotoras.

DISTRIBUCIÓN DE LAS UNIDADES DE INGENIEROS EN AMBAS ZONAS.

Cuando comenzó la Contienda, el territorio quedó dividido en dos Zonas, la Nacional y la Republicana, y debido a ello las Unidades del Ejército que permanecieron en una u otra corrieron la suerte de las sucesivas Reorganizaciones que se produjeron en cada Bando.

En Zona Nacional solo quedaron:

- El Bon. de Z-M nº 2, en Sevilla
- El Bón. de Z-M nº 5, en Zaragoza
- El Grupo Mixto de Ingenieros nº 1, en Palma de Mallorca
- El Grupo Mixto de Ingenieros nº 3, en Tenerife
- El Grupo Mixto de Ingenieros nº 4, en Las Palmas
- El Grupo Mixto para la Div. de Caballería y Bns. de Mont., en Pamplona.
- El Batallón de Pontoneros, en Zaragoza
- El Batallón de Zapadores Minadores de Marruecos, en Melilla.
- El Batallón de Transmisiones de Marruecos, en Ceuta
- El Bón. de Z-M nº 7, en Salamanca

El resto de Unidades de Ingenieros creadas anteriormente, y existentes el 18 de Julio de 1936, quedaron en Zona Republicana. (111)

Como caso excepcional, debemos citar el del Regimiento de Transmisiones de El Pardo, que emulando la acción del Regimiento Real en 1808, pasó con la mayor parte de sus hombres y vehículos a la Zona Nacional, aunque solo pudo llevar consigo dos emisoras de 100 Watios.

Estaba formado el Regimiento por: El Mando y su Plana Mayor, una Cía. de Destinos y tres Batallones. El 1º, de Telefonía y Líneas; el 2º, de Telegrafía Óptica y el 3º de Radiotelegrafía.

Cada Bón. tenía tres Compañías, una en armas y la segunda y tercera en cuadro, además de una Cía. de Especialidades. La del primer Bón. era de Palomas, la del segundo de la División de Caballería, y la del tercero de Radioauto.

Los efectivos aproximados eran 800 hombres pero a causa de los permisos de verano la fuerza presente rondaba los 350 de Tropa.

El hecho tuvo gran importancia para el posterior desarrollo de las operaciones, pues los Oficiales de la especialidad fueron los encargados de formar las numerosas Unidades de Transmisiones con que luego se contó. El total de Mandos que se pasaron fué: 1 Coronel, 1 Tte. Col., 4 Ctes., 11 Cpts., 20 Ttes., 14 Alfs., 2 Ofs. Mds., y 2 Vets.

REORGANIZACIONES EN LA ZONA REPUBLICANA

La República, no fiándose del Ejército profesional que quedaba en su territorio, comenzó la organización de un Ejército Popular.

El nuevo Ejército de Milicias, se formó por diversas órdenes sucesivas y culminó con la que tenía fecha del 31 de Octubre (DO 226 de 1936), que modificaba las Divisas de los empleos en el Ejército y daba normas sobre uniformidad.

Había comenzado antes, aunque las reformas habían tenido escasa aplicación. Por OC de 4 de Octubre (DO 203), ya se ordenaba el saludo militar puño en alto, y luego se establecía como distintivo de las Fuerzas Armadas la estrella roja de cinco puntas.

Por OC de 10 de Octubre (DO. nº 214), se reorganizaba el Estado Mayor del Ministerio

Poco después el Presidente del Consejo de Ministros, Largo Caballero aprueba una Orden Circular (15 de Octubre. DO nº 211) por la que se crea el Comisariado General de Guerra, junto con cuatro Subcomisarios Generales, facultando al Ministro de la Guerra a nombrar un número ilimitado de Comisarios Delegados de Guerra.

Esta medida, tuvo una importante influencia en el funcionamiento de las Unidades del Ejército, sobre todo cuando se completó con otra de 25 de Noviembre (DO nº 247), por la que se establecían Comisarios Delegados de Guerra, a todos los niveles, desde la Brigada pasando por Batallón, Compañía, Sección y Escuadra, siendo el de Brigada el responsable político sobre los inferiores.

Por otra parte, las Órdenes de 19 y 21 de Octubre (DOs. 214 y 215), organizaban los Batallones de Milicias de Voluntarios, a los que se les asigna incluso la siguiente Plantilla:

- 1 Jefe
- Pl.M.
- Enlace y Transmisiones. A Nivel Sección, con un Tte. al mando.
- Sección de Máquinas. " " "
- Tren de Cuerpo. " " "
- 4 Compañías de Fusiles (La 4ª de Depósito, Instrucción y Resv.)
- 1 Compañía de Ametralladoras

La medida más importante para la orgánica fué la creación, como Unidad básica para operaciones, de la Brigada Mixta.

- Estaba formada por:
- 4 Batallones de Infantería
 - 1 Escuadrón de Caballería
 - 1 Grupo de Artillería
 - 1 Bón. Mixto de Ingenieros con:
 - 1 Cía. de Zaps.
 - 1 Cía. de Trans.
 - 1 Compañía de Intendencia
 - 1 Grupo de Sanidad y
 - Un Primer Escalón de Municionamiento.

De la organización de las Brigadas se encargó la División Territorial De Albacete, nueva División Orgánica creada por Decreto de 24 de Octubre(113), y se nutrieron una vez acabados los voluntarios con sucesivas movilizaciones. En 4 de Diciembre(114) se ordenaba la incorporación a filas del cupo de 1936, que ya era el 5º Reemplazo movilizado.

Inicialmente se ordenó la creación de 25 Brigadas Mixtas, pero a fines de 1937 ya estaban constituidas 97.

La composición de esta Unidad sufrió algunos cambios a lo largo de la Contienda, pero no en lo que respecta a las fuerzas de Ingenieros, que habían empezado con una Compañía Mixta para cada Brigada, y luego permanecieron como hemos indicado anteriormente.

En Mayo de 1937, el Ejército Republicano ya contaba con:

- 16 Cuerpos de Ejército.
- 62 Divisiones y
- 204 Brigadas Mixtas.(112)

Por otra parte, las Unidades de Ingenieros que quedaron en el Bando Gubernamental fueron mandadas al frente, y con los Depósitos ubicados en los anteriores Acuartelamientos, se fueron reponiendo las bajas.

Los Cuerpos de Especialidades, nutrían las fuerzas de Ingenieros de las Grandes Unidades.

En Octubre de 1938 se organizó el Ejército Republicano de forma más profesional(115), abandonando la anterior, que tan negativos resultados había dado. En esa fecha las Unidades de Ingenieros con que contaba eran(116):

Por Grupo de Ejércitos (2 GEs.)

- 2 Bones. de Puentes
- 8 Bones. de Obras y Fortificación
- 6 Cías. de Carreteras
- 4 Unidades de Trabajadores (de número variable)
- 1 Bón. de Vías y Obras de Ferrocarriles
- 9 Cías. de Explotación de Ferrocarriles
- 1 Grupo de Transmisiones

Por E (6 Ejs.)

- 1 Bón. de Zapadores

Por C.E. (23 CEs.)

- 1 Bón. de Zapadores
- 1 Grupo de Transmisiones
- 1 Bón. de Obras y Fortificación

Por División (70 Divs.)

- 1 Cía. de Transmisiones

Por Brigada (200 Bgs.)

- 1 Cía. de Zapadores
- 1 Cía. de Transmisiones

LAS UNIDADES DE INGENIEROS EN EL EJERCITO NACIONAL

Estabilizada la primera fase de la guerra, al no conseguirse el objetivo de que cayera rápidamente la capital de España, el avance por columnas utilizado hasta entonces, dió paso a una Reorganización del Ejército verificada el 1 de Octubre de 1936. (117)

Aunque se hablara de Grandes Unidades tipo Ejército o superiores, la base fundamental del mismo, al contrario del Bando Republicano, fué la División que concentraba en su Mando las fuerzas de apoyo a la Infantería.

Las Brigadas Independientes contaban con una Compañía de Zapadores y Elementos de Transmisiones.

En las Divisiones, de forma general había: - Dos Cías. de Zapadores
- Una Cía. de Parque
- Una Cía. de Transms.

El C. de E. disponía de otra Cía. de Transmisiones y de un Grupo de Zapadores.

La organización de las Cías. era similar, pero los medios y el empleo de las mismas era muy variado, según las circunstancias.

El encuadramiento de las diferentes Cías. se efectuaba en la Base o Acuartelamiento de la Unidad, y con personal movilizado. (118) Una vez instruida, se la enviaba a una u otra División.

Repasaremos brevemente las circunstancias por las que pasaron alguna de las Unidades que permanecieron en el Bando Nacional:

-EL BATALLÓN DE PONTONEROS

Cuando comenzó el conflicto estaba organizado en :

- Dos Unidades, en armas
- Una Unidad, en cuadro

Comenzó a recibir gente movilizada a primeros de Agosto con la que completó tres Unidades. Las dos primeras marcharon al frente de Madrid, y la tercera quedó en el frente de Aragón.

Estos primeros efectivos estaban dotados de material danés, tanto de pontones como de caballetes. Después, para satisfacer las necesidades de las que se iban formando, que el 17 de Agosto constituían ya una Agrupación de Pontoneros, se comenzó a fabricar en factorías de Zaragoza un puente metálico para 10 toneladas, con el proyecto del Comandante Bauluz y del Capitán Iturrioz, que ante el éxito de las pruebas, fué el material utilizado por las nuevas Unidades de Pontoneros, y muchas de Zapadores del Ejército Nacional.

Se consiguió fabricar durante la guerra 2145 metros de puente de caballetes y 417 pontones.

En Enero de 1937, se creó la 4ª Unidad que marchó a la Casa de Campo; en Abril se formó la 5ª, que marchó al frente de Asturias y la 6ª, que pasó al frente de Aragón. En Mayo se organizó la 7ª, que se incorporó a Extremadura, en Junio la 8ª marchó a Vizcaya, y por fin en Diciembre de 1938 la 9ª, pasó al frente de Lérida.

Con este número de Unidades terminó la contienda, hasta que en Octubre de 1939 tomó de nuevo la denominación de Regimiento de Pontoneros.

-EL BATALLÓN DE ZAPADORES MINADORES Nº 2 (SEVILLA).

Incorporado desde el principio a las Fuerzas Nacionales y comenzada la movilización, a principios de Agosto cuenta ya con tres Cías. de Zapadores y una de Transmisiones, de las cuales, la 1ª sale hacia el frente de Madrid, la 2ª sigue de guarnición en Sevilla así como la de Transmisiones, y la 3ª marcha con la Columna del General Varela hacia el frente de Antequera. En Septiembre se organiza la 4ª, que se incorpora también a este último frente.

Al terminar 1936 el Batallón se encuentra constituido por:

- Pl.M. y Cía.de Pl.M.,en Sevilla
- Nueve Compañías de Zapadores, en los distintos frentes.
- Una Compañía de Transmisiones, en Sevilla (con algunos Destacamentos).
- Una Compañía de Automóviles.

A lo largo de 1937 se forman hasta 18 Cías. de Zapadores y 7 de Transmisiones. Contaba además este año con:

- Pl.M.
- Una Compañía de Puentes
- Una Cía.de Recuperación de Material de Ingenieros
- Una Cía.de Recuperación de Automóviles
- Una Unidad de Zapadores Legionaria
- Dos Unidades de Parque

todas ellas encuadradas en las diferentes Divisiones, organizadas a partir de Julio de 1937.

Esta misma reorganización produjo la baja en el Batallón de las Unidades de Automóviles, que pasaron a ser de la Inspección de Automovilismo.

El 1º de Julio de 1938, las Cías. de Transmisiones de este Batallón, causan baja en el mismo y alta en el Regimiento de Transmisiones de Carrión de los Condes. Contaba también el Bón., con una Cía. de Trabajadores, que atendía varios cometidos en el Parque de la Plaza.

Al finalizar este año, el Batallón tenía distribuidas entre los diferentes frentes y su acuartelamiento, lo siguiente:

- Una Pl.M.
- Una Cía.de Pl.M.
- Una Unidad de Instrucción (con un nº variable de Cías.)
- 24 Cías.de Zapadores
- 2 Cías.de Parque y Recuperación (de material de Ings.)
- 1 Cía.de Puentes

Con estos efectivos terminó la guerra, y el 1 de Octubre de 1939 pasó a denominarse Regimiento Mixto de Ingenieros nº 2, de guarnición en Sevilla.

-LAS UNIDADES DE FERROCARRILES

Por haber quedado en la Zona Republicana los dos Regimientos de Ferrocarriles, se organizó el servicio por Decreto de la Junta de Defensa Nacional de 20 de Agosto de 1936, a partir de la 3ª Cía. del

1º Regimiento, que radicaba en Valladolid.

A base de ésta y con personal movilizado, se crearon dos Regimientos de Ferrocarriles, el I y el II. (119)

-LOS GRUPOS MIXTOS DE INGENIEROS Nº3 Y 4 (Tenerife y Las Palmas)

En Octubre de 1936 ya salió del Grupo de Las Palmas una Cía. de Zapadores para incorporarse al frente de Madrid, pero la contribución decisiva de ambos Grupos a las operaciones fué participando en la formación de la División 151 que se formó en el archipiélago.

Constituían ésta, dos Brigadas y para cada una de ellas se organizó un Grupo Mixto de Ingenieros, que tenía dos Cías. de Zapadores y una Cía. de Transmisiones.

Con las sucesivas movilizaciones, estas Unidades alimentaron diferentes frentes, hasta un total aproximado de 5000 hombres.

-EL REGIMIENTO DE TRANSMISIONES.

Después de la "Fuga" que antes hemos mencionado, a comienzos de 1937 estaba el Regimiento alojado en Segovia. El 23 de Junio se trasladó a Palencia y el 17 de Noviembre marchó a Carrión de los Condes, donde permaneció hasta terminar la guerra.

El Regimiento tenía un destacamento en Cuellar que fué creado el 12 de Junio de 1937. En él se formaron varias Compañías que marcharon a diversos frentes.

Como hemos anteriormente apuntado y, de modo excepcional en este Regimiento, se formaron gran cantidad de Unidades que una vez encuadradas instruidas y dotadas, se incorporaron a las GUs. correspondientes.

También del Regimiento dependieron un importante número de Cías. especiales, como fueron las de Transmisiones de Aviación, que en número de cuatro, formaron un Grupo. Otras, eran las Cías. de Radiofusión o Propaganda, que servían a las Brigadas Independientes.

Los Depósitos de Instrucción estuvieron situados en Carrión de los Condes y Zaragoza.

Como hemos citado anteriormente, la otra Unidad de Transmisiones que quedó en Zona Nacional, fué el Bón. de Transmisiones de Marruecos, que incorporado a las operaciones, dependía de la Jefatura instalada en el Regimiento.

Los efectivos que llegaron a depender de esta Unidad estuvieron cercanos a los 20.000 hombres, agrupados en unas 100 Compañías. (120)

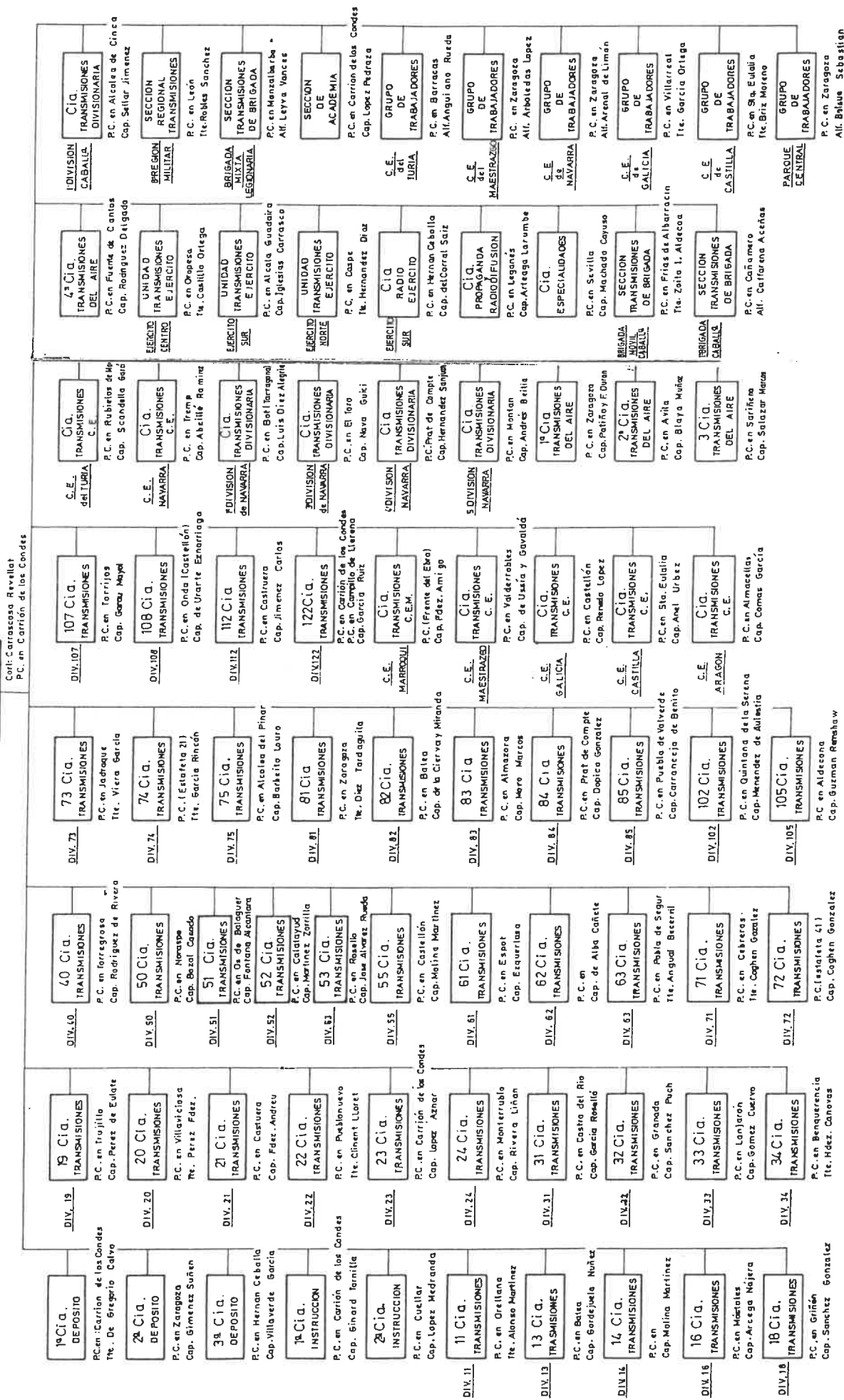
Reproducimos de la Obra citada del General Laorden, el Cuadro explicativo del despliegue, como ejemplo excepcional de la labor efectuada por las unidades que se crearon a lo largo de la Campaña.

DESPLIEGUE DE UNIDADES Y ORGANIZACION DEL REGIMIENTO DE TRANSMISIONES EN CAMPAÑA

Año 1938

REGIMIENTO TRANSMISIONES

MANDO PLANA MAYOR



NOTAS

- (111).-Debemos citar por importante la orden del Presidente del Consejo de Ministros Sr.Azaña de 21 de Julio de 1936(DO del Ministerio de la Guerra nº 167,de 26 de Agosto de 1936),cuyo Art. 1º dice:"Quedan disueltos...el Bón.de Zapadores nº 1, el Grupo de Alumbrado e Iluminación...etc
Otra de 18 de Julio de 1936,publicaba en el mismo texto:
"Quedan disueltas todas las Unidades del Ejército que toman parte en el movimiento insurreccional"...
- (112).-Ramón Salas.Pag.1153 1º Tomo.El General Salas hace innumerables puntualizaciones que pueden consultarse en el libro:"EL Ejército Popular de la República"
- (113).-D.O nº 218,de 1936.
- (114).-D.O. nº 255,de 1936
- (115).-O.C.de 1 de Octubre de 1938
- (116).-Fuente:R.Salas.Obra citada.
- (117).-Esta Organización fué mínima;el Decreto organizaba las fuerzas del Ejército Nacional en:Ejército del Norte,que integraba la 5ª,6ª,7ª y 8ª División,la División de Soria y las Fuerzas Marroquies desplegadas en su territorio; y el Ejército del Sur con el resto de las Fuerzas Nacionales.
- (118).-Por Decreto nº 29 de la Junta de Defensa Nacional(de 9 de Agosto de 1936)se movilizaron los reemplazos de 1935,34 y .33, que fueron los primeros.Posteriormente se continuó,como por la Orden de 18 de Noviembre.
- (119).-Por Orden anterior de 1 de Agosto de 1936,se había reestablecido la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarriles(BO nº 4,de 4 de Agosto),y una orden posterior de 27 de Noviembre de 1936,reorganizó las Comisiones de Redes,de Estaciones, Reguladoras,..etc.
- (120).-Fuente:Historia Militar de las Transmisiones del Gl.D.Carlos Laorden.Referente a las Transmisiones en la Guerra de España y Zona Nacional,el trabajo es amplísimo y de obligada consulta.

CAPÍTULO VII-LAS ORGANIZACIONES DE LA POSTGUERRA(1939-1960)

EN LA PENÍNSULA E ISLAS

Acabada la guerra se hizo imprescindible la organización de la Defensa Nacional, máxime cuando poco después comenzó la Segunda Guerra Mundial, quedando España entre ambos contendientes intentando no decantarse por ninguno, pero con el subsiguiente peligro de intervención.

Se optó por un Ejército numeroso, aunque pobremente armado, aprovechando el material utilizado por ambos Bandos en nuestra Guerra.

La primera reforma básica en cuanto se refiere al Ejército de Tierra, fué la que dictó el entonces Ministro de Defensa Nacional (121), dividiendo el territorio peninsular en ocho Regiones Militares. Casi inmediatamente (122), el General Dávila presentaba al Generalísimo un Decreto por el que se organizaba el Ejército de Tierra en ocho Cuerpos de Ejército (CE), con cabecera cada uno en la de las Regiones Militares, más dos en la Zona del Protectorado en Marruecos, de la siguiente forma:

- I CE, del GUADARRAMA (Madrid). -Divisiones: 11 (Madrid), 12 (Badajoz), y 13 (Madrid).
- II CE, de ANDALUCÍA (Sevilla). -Divisiones: 21 (Sevilla), 22 (Algeciras) y 23 (Granada).
- III CE, del TURIA (Valencia). -Div: 31 (Valencia) y 32 (Alicante).
- IV CE, de URGEL (Barcelona). -Divs: 41 (Barcelona), 42 (Gerona) y 43 (Lérida).
- V CE, de ARAGÓN (Zaragoza). -Divs: 51 (Zaragoza) y 52 (Huesca).
- VI CE, de NAVARRA (Burgos). -Divs: 61 (Burgos) y 62 (Pamplona)
- VII CE, de CASTILLA (Valladolid). -Divs: 71 (Valladolid) y 72 (Leon).
- VIII CE, de GALICIA (La Coruña). -Divs: 81 (La Coruña) y 82 (Lugo).
- IX CE, MARROQUÍ (Ceuta). -Divisiones: 91, 92 y 93.
- X CE, del MAESTRAZGO (Melilla). -Divisiones: 101 y 102.

Se organizaba además una División de Caballería, las Tropas de la Reserva General (RG), y los elementos y Servicios del Ejército.

En Baleares y Canarias quedaban constituídas las Comandancias Generales con efectivos similares en cada archipiélago a otra División.

Para el mando de estas Regiones Militares y cada una de las

Comandancias Generales se estableció que fuese un General Jefe, que tomaría el nombre de Capitán General de las mismas(123).

Como consecuencia de lo expuesto debían organizarse las siguientes Unidades de Ingenieros:

- 10 Regimientos de Zapadores, uno para cada CE(dos de ellos en Marr.)
- 10 Agrupaciones de Transmisiones, una por cada CE(idem.)
- Tres Agrupaciones Mixtas de Ingenieros, para las Divisiones: de Caballería, Acorazada y Div.23(Granada), (124) y las
- Unidades de Ejército y de la Reserva General

Las dificultades por las que entonces pasaba España, con un territorio asolado por la reciente contienda civil, la segunda Guerra Mundial en todo su auge, y el posterior aislamiento político al que se la sometió, dificultaron enormemente llevar a cabo esta reforma que no llegó a completarse hasta 1954.(125)

Cuando terminó la Guerra Civil se comenzó en la mayor parte de las Plazas, reuniendo todas las Unidades de Zapadores y Transmisiones allí existentes, y formando lo que se llamaron Regimientos Mixtos. Inmediatamente después, en cada cabecera de R.M. se organizó un Regimiento de Ingenieros que contaba con: una Pl.M., dos o tres Batallones de Zapadores Divisionarios según el nº de aquellas, así como un Batallón de Transmisiones.

En 1941, los Batallones de Transmisiones se separaron de los Regimientos de Ingenieros, pasando a ser Unidades Independientes.

En 1943, los Regimientos de Ingenieros tomaron la denominación de Zapadores, y en 1954 los Batallones de Transmisiones se llamaron Agrupaciones de Transmisiones del CE correspondiente.(126)

La ubicación de estas Unidades fué la siguiente:

-Regimiento de Zapadores nº1: Campamento(Madrid); R.Z. nº 2: Sevilla; R.Z. nº 3: Valencia; R.Z. nº 4: Barcelona; R.Z. nº 5: Zaragoza; R.Z. nº 6: S. Sebastián; R.Z. nº 7: Salamanca; R.Z. nº 8: Lugo; R.Z. nº 9: Tetuán; R.Z. nº 10: Melilla

-Agrupación de Transmisiones nº 1: El Pardo; A.T. nº 2: Sevilla; A.T. nº 3: Valencia; A.T. nº 4: Barcelona; A.T. nº 5: Zaragoza; A.T. nº 6: S. Sebastián; A.T. nº 7: Salamanca; A.T. nº 8: La Coruña; A.T. nº 9: Ceuta; A.T. nº 10: Melilla.

-La Agrupación Mixta de Ingenieros para la División de Caballería, en Alcalá de Henares, la A.M.I. para la Div. Acorazada en Retamares (Madrid), y la A.M.I. para la Div.23, en Granada.

- La composición de los Regimientos de Zapadores era: Una Pl.M., un Bón. de Zapadores para CE, y dos Bónes. de Zapadores Divisionarios (menos el Rgto. nº VIII, que solo tenía uno).

Los R.Zs. II, III y VI, contaban además con una Compañía de Zapadores para la Agrupación Especial de Costas, que en R.Z. VIII, eran dos. En los R.Zs. IV y VI, uno de los Bónes. de Zapadores Divisionarios, era de Montaña, y en el R.Z.V, los dos.

- La composición de un Bón. de Zapadores para División de Infantería Normal (DIN), era: -Pl.M. Bón. con: -Mando

- Pn. de Reconocimiento y Top.
- Pn. de Transmisiones
- Servicio Sanitario y Veterin.
- Tren y Destinos

- Una Cía. de Zapadores Hipo-Mixta, en armas
- Otra en cuadro
- Una Cía. de Zapadores Motorizada, en cuadro
- Una Sección de Parque.

Las Compañías en los Bónes. de Zapadores de DIN de los CEs. IV y VI, eran todas en armas.

El Bón. de Zapadores de la División de Infantería de Montaña (DIM), constaba de: -Una Pl.M. del Batallón similar a la del DIN

- Dos Cías. de Zapadores de Montaña, en armas
- Una Cía. de Zapadores rodada, en armas
- Una Sección de Parque y Talleres

El Bón. de Zaps. de CE tenía; -Mando-Pl.M.

- Pn. de Transmisiones
- Sc. de Especialistas (M. Pn. Rt.)
- Pn. de Alumb., Aguadas y Minas
- Servicio Sanitario
- Servicio de Tren (M. y Trns. Bon.)
- Una Cía. de Zapadores de CE, en armas
- Una Cía. de Zapadores de CE, en cuadro
- Una Cía. de Puentes de CE
- Una Cía. de Parque.

- La organización de las Unidades de Transmisiones se efectuaba de forma similar. Los Batallones de Transmisiones (luego Agrupaciones), tenían: -Una Pl.M.

- Un Grupo de Transmisiones para CE
- Dos Grupos de Transmisiones Divs. (menos el B.T. del CE VIII, que tenía uno)

Los Bónes. de Transmisiones II, III y VI, contaban con una Cía. de Transmisiones para la Agrupación Especial de Costas, que en el Bón. de Transmisiones VIII eran dos. En los Bónes. de Transmisiones IV y VI, uno de los Grupos de Transmisiones Divisionarios era de Montaña, y en el Bón. de Transmisiones V, los dos.

Un Grupo de Transmisiones para CE tenía:-Una Pl.M.

-Una Sec. de Parq. y Tall.

-Una Cía. de Radio

-Una Cía. de Telefonía

Esta Compañía era mixta de Telefonía y Radio en los CE: IV, V y VI.

El Grupo de Transmisiones para DIN era:-Pl.M.

-Una Cía. de Radio

-Una Cía. de Telefonía.

El Grupo de Transmisiones para DIM era de la misma composición, añadiéndole una Sección de Parque y Talleres, aunque los medios de locomoción variaban.

Las Agrupaciones Mixtas de Ingenieros estaban compuestas por:

-Un Grupo de Zapadores con:-Pl.M.

-Dos Cías. de Zapadores

-Una Cía. de Puentes

-Un Grupo de Transmisiones con:-Pl.M.

-Una Cía. de Radio

-Una Cía. Mixta (Rad. y Telef.)

La diferencia entre las Compañías la constituían los medios de Transporte según fueran Blindados, Motorizados o Hipomóviles, que en las Divisiones Blindada y de Caballería eran: Una Cía. Blindada y otra Cía. Motorizada.

-El Regimiento de Ingenieros de Ejército tenía la Pl.M. y el Bón. de Zapadores en Guadalajara, y el Bón. de Minadores, en Soria.

El Batallón de Minadores estaba compuesto por:

-Pl.M.-Mando y Oficina de Mando:

-Sección de Transmisiones y Topografía

-Sección de Parque y Talleres

-Servicio Sanitario

-Tren del Batallón

-Tres Compañías de Minadores (dos de ellas en cuadro)

En 1954 a consecuencia de la recepción de nuevo material sufrió una adecuación pasando a estar formado por:

- Mando y Pl.M.
- Pl.M. Administrativa
- Un Batallón de Caminos
- Un Batallón de Especialidades

El Bón.de Caminos estaba constituido por:

- Mando y Pl.de Mando
- Dos Cías.de Caminos
- Una Cía.de Puentes

y el Batallón de Especialidades por:

- Mando y Pl.M.de Mando con:
 - Mando
 - Servicio Sanitario
 - Tren y Destinos
 - Sec.Teleféricos Pesds.
- Una Compañía de Enmascaramiento
- Una Compañía de Castrametación
- Una Compañía de Servicios Eléctricos

-El Regimiento de Transmisiones de Ejército (en El Pardo) lo integraban:

- Pl.M. del Regimiento
- Un Batallón de Radiotelegrafía
- Un Batallón de Telégrafos
- Una Compañía de Parque y Talleres Móviles
- Un Batallón de Transmisiones del GCG

-El Regimiento de Zapadores de Fortaleza nº 1(en Figueras y luego en Olot),estaba compuesto por:

- Mando y Pl.M.
 - Tres Batallones de Fortaleza
- cada uno de ellos con:

- M.y Pl.M.
- Una Sección de Parque y Talleres
- Una Sección de Puentes
- Tres Compañías de Zapadores de Fortaleza.

-El Regimiento de Zapadores de Fortaleza nº 2(en Pamplona),de igual composición que el anterior.

-El Regimiento de Pontoneros(en Zaragoza),compuesto por una Pl. M.,un Batallón en armas y otro en cuadro,una Unidad de Lanchas Rápidas,y una Unidad de Parque y Talleres.

-La Agrupación de Zapadores Ferroviarios y Parque(en Cuatro Vientos) (127).Tenía una Pl.M.,dos Banes de Zapadores Ferroviarios en cuadro,uno en armas,y el Parque y Talleres de la Agrupación.

El Bón. de Zapadores Ferroviarios constaba de:

- M. y Pl.M.
- 1ª Cía. de Explotación
- 2ª Cía. de Puentes
- 3ª Cía. de Vía y Obras

-La Agrupación de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles(en Madrid),con Banes. destacados en Valladolid,Barcelona,Madrid(Delicias),Zaragoza,Madrid(Atocha),y Sevilla(128).

-Un Regimiento de Red Permanente y Servicios Especiales de Transmisiones,con Unidades destacadas en todo el Territorio Nacional(129).

-Un Parque Central de Ingenieros(en Madrid)(130).

-Un Parque Central de Transmisiones(en El Pardo)(131).

Para los archipiélagos se contaba con:

-Una Agrupación Mixta de Ingenieros de Baleares,con la Pl.M. y el 1º Grupo Mixto(en Palma),y el 2º Grupo Mixto(en Mahón).

Cada uno de los Grupos tenía:-Una Pl.M.

- Una Cía. de Zapadores
- Una Cía. de Transmisiones
- Una Sección de Parque y Talleres

-Un Regimiento Mixto de Ingenieros de Canarias,con la Pl.M. y el Bón. de Transmisiones(en Sta. Cruz),y el Bón.de Ingenieros(en Las Palmas)(132).El Bón.de Ingenieros tenía:

- Mando
- Pn.de Transmisiones

- Pn. de Transporte Automovil
- Sec.de Especialistas
- Servicio Sanitario
- Servicio de Tren
- Dos Cías. Hipomóviles Mixtas
- Una Cía. de Parque

El Bón. de Transmisiones tenía:

- Una Pl.M. del Bón.
- Dos Cías. de Transmisiones de Campaña(una en cuadro)
- Una Cía. de la Red Permanente

A lo largo de este periodo de tiempo que consideramos, apenas hubo variaciones en la orgánica de las Unidades de Ingenieros que hemos citado, sin embargo no debemos pasar por alto la publicación de importantes normas que afectaron directamente al Arma.(133)

La primera de ellas fué en 1940(134), por la que se creaba el Cuerpo Técnico del Ejército y la Escuela Politécnica, "que produjo una importante succión de la Oficialidad del Arma y deslignó a ésta de Servicios y Cometidos que tradicionalmente habían sido suyos y que fueron atribuidos al nuevo Cuerpo, sin que el deslinde haya quedado completamente claro, sobre todo en tiempo de guerra;" (135) como en el caso de las Comandancias de Obras y Fortificaciones.

En 1942, se creó la Compañía de Transmisiones del Ministerio del Ejército.(136)

En 1943, se publicó un Decreto(137) que intentaba resolver el problema de las herencias de los Historiales de los Cuerpos, ya que solo había continuidad en los que permanecieron en el Bando Nacional.

LOS CAMBIOS EN EL EJÉRCITO DE AFRICA

El Decreto ya citado de Julio de 1939, establecía la formación de dos CEs., el IX y el X, con cabeceras en Ceuta y Melilla. Esta misma disposición legal señalaba en sus últimas líneas que: "El Jefe Superior de las Fuerzas de Marruecos se denominará General Jefe de las Fuerzas de Marruecos!"

Como consecuencia de lo anterior y en relación con estas Unidades debían formarse de Ingenieros, las siguientes:

- Dos Regimientos de Zapadores(uno para cada CE)

-Dos Agrupaciones de Transmisiones(idem.)

La realidad fué sin embargo que con la reforma de 1954 se habían creado:

- Un Regimiento de Zapadores para la Comandancia General de Ceuta, en Tetuán.(138)
- Una Agrupación de Transmisiones para la Comandancia anterior, en Ceuta.(139)
- Un Regimiento de Zapadores para la Comandancia General de Melilla, en Melilla.(140)
- Una Agrupación de Transmisiones para la misma Comandancia, en Melilla.(140)
- Una Agrupación de Transmisiones del Ejército de Marruecos.(141)

Los problemas surgidos durante este periodo de tiempo que estamos considerando, que culminaron con la cesión del Protectorado a Marruecos(1956), y los graves enfrentamientos del 57 y 58 en Ifni y Sáhara, produjeron otro cambio en el Arma en aquellos territorios, que en 1957 había finalizado con la existencia de las siguientes Unidades:

- El Grupo de Transmisiones nº 1, en Ceuta, procedente de la fusión de la Agrupación de Transmisiones de la Comandancia Gl. de Ceuta y la Agrupación de Transmisiones del Ejército de Marruecos.
- El Batallón de Zapadores nº 1, en Ceuta, en que se había convertido el Regimiento de Zapadores de la Comandancia Gl. de Ceuta.
- El Grupo de Transmisiones nº 2, en Melilla, en que se transformó la anterior Agrupación de Transmisiones de la Comandancia Gl. de Melilla.
- El Batallón de Zapadores nº 2, en Melilla, en el que se había convertido el anterior Regimiento de Zapadores de la Comandancia Gl. de Melilla.

Por otra parte en 1957, los territorios de Ifni y Sáhara ya contaban con las siguientes Fuerzas de Ingenieros(142):

- El Batallón de Zapadores del Sáhara(en Aaiún y Villa-Cisneros)
- El Batallón de Transmisiones del Sáhara(idem.)
- Una Compañía de Zapadores y otra de Transmisiones, en Sidi-Ifni.

(VER ESQUEMA Nº 3, ORGANIZACIÓN DE LAS TROPAS DE INGENIEROS EN
ÁFRICA, DE 1936 EN ADELANTE)

NOTAS

- (121).-Orden de 4 de Julio de 1939.(BOE nº186)
- (122).-Decreto de 24 de Julio de 1939(BOE nº 206)
- (123).-Decreto de 5 de Abril de 1940(DO nº 83)
- (124).-En 1944 por Orden de 22 de Febrero se creó la 9ª R.M.,cuya cabecera se estableció en Granada.Las fuerzas de esta Región eran las ya existentes de la División 23.
- (125).-Los primeros atisbos de material moderno llegaron a consecuencia del primer acuerdo de colaboración con los EE.UU. firmado el 5 de Julio de 1950 y sobre todo del Pacto de 29 de Septiembre de 1953.
- (126).-Estas variaciones no se han reflejado en el Esquema General para no complicarlo aún más.
- (127).-Comenzó llamándose Agrupación de Batallones de Zapadores Ferroviarios y estuvo en Leganés.
- (128).-Comenzó llamándose Agrupación de Batallones de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles.
- (129).-El Decreto de 27 de Septiembre de 1939(BOE nº 272),designaba para el mando de diferentes organismos,que se iban restableciendo una vez terminada la guerra,como Jefe del Centro de Transmisiones del Ejército a un Tt.Col.de Ingenieros en plaza de Superior categoría.

En los locales del anterior CT y ET de Ingenieros se ubicó el Servicio,que de forma provisional se constituyó en:

- Mando y Pl.M.
- Un Grupo Radio Militar Permanente(4 Cías. para Madrid y Dest.)
- Un Grupo(con Parque y Taller)formando el nucleo del PC de Mat.Trans.
- Un Grupo de Escuelas de las Redes Particulares
- Un Grupo de Escucha

El 11 de Septiembre de 1954 toma la nueva denominación de Regimiento de la Red Permanente y SET.

- (130).-Al parecer comenzó en Gallur(1937),para suministrar al Ejército Nacional.Después ha tenido Depósitos Destacados en:El Higuerón(Córdoba),Valencia,Las Franquesas(Barcelona),Gallur (Zaragoza),Villafría(Burgos),Rábade(Lugo),Ceuta,Melilla,Baleares y Canarias.
- (131).-Por OME del 13 de Febrero de 1941,se separó del Centro de Transmisiones y se constituyó en Unidad Independiente.

- (132).-Se había formado en 1950 con la fusión de dos Grupos Independientes que anteriormente existían, uno de Transmisiones en Tenerife y otro de Zapadores en Gran Canaria.
- (133).-Definida como Arma en el Reglamento de Uniformidad de 1943, aprobado por Decreto de 27 de Enero (CL nº 14)
- (134).-Ley de 27 de Septiembre (CL nº 313).
- (135).-Voz: "Ingenieros". Diccionario Enciclopédico de la Guerra. López Muñiz.
- (136).-Orden de 16 de Julio de 1942 (CL nº 117).
- (137).-Decreto de 21 de Diciembre de 1943 (CL nº 182). Hacía mención expresa a algunos Cuerpos de Infantería y Caballería. En cuanto a las otras Armas el Art. 3 decía: "Los restantes Cuerpos del Ejército que hayan cambiado su número de orden en sus respectivas escalas por pase a la Organización vigente, ostentarán los Historiales de aquellos que les sirven de base, conservando los suyos los que no experimenten variaciones"
- (138).-Se había organizado en 1939, con el nombre de Regimiento de Zapadores del IX CE.
- (139).-Se había organizado en 1939, con el nombre de Bón. de Transmisiones del IX CE en Ceuta y en 1949, había tomado el nombre de Bón. de Transmisiones de la Comandancia General de Ceuta.
- (140).-Con las fuerzas de Zapadores y Transmisiones de la Zona de Melilla, se había constituido en 1941 el Rgto. Mixto de Ingenieros del X CE, que en 1949 había dado paso al Regimiento de Zapadores de la Comandancia General de Melilla y al Bón. de Transmisiones de la misma, ambos ubicados en esta Plaza.
- (141).-Organizada en 1954.
- (142).-No cuentan las Unidades Expedicionarias.

LA REFORMA DE 1960

En 1960 se verificó una importante reorganización del Ejército (143), necesitado por una parte, de reducción de Unidades, pues los cupos en filas eran menos numerosos, y de la adecuación del material de ayuda recibido de los EE.UU.

La reforma consistía básicamente en la constitución del Ejército en orden a la siguiente Fuerza:

- Tres Divisiones Experimentales(DE), nº 11(Madrid), nº 21(Algeciras), y nº 31(Valencia).(144)
- Cuatro Divisiones de Montaña(DM), nº 42(Lérida), nº 51(Zaragoza), nº 52(Huesca), nº 62(Pamplona).(145)
- Cinco Divisiones en Transformación(DT), nº 41(Gerona), nº 61(Vitoria), nº 71(Oviedo), nº 81(Vigo), nº 91(Málaga).(146)
- Una División Acorazada(Madrid).
- Una División de Caballería(Alcalá).
- Unidades de la Reserva General.

La nueva orgánica repercutió en una disminución de las Unidades de Ingenieros, que podemos evaluar aproximadamente en la pérdida de 10 Batallones de Zapadores y 4 de Transmisiones, pero se mejoró sustancialmente en las dotaciones de material.

Los nuevos efectivos fueron:

- Tres Regimientos de Zapadores para CE:
 - El RZ nº 1(Madrid)
 - El RZ nº 4(Barcelona)
 - El RZ nº 6(Pamplona)
- Tres Regimientos de Transmisiones para CE:
 - El RT nº 1(El Pardo)
 - El RT nº 2(Sevilla)
 - El RT nº 3(Zaragoza)
- Doce Batallones de Zapadores Divisionarios así ubicados:
 - BZ Div.11(Campamento), BZ Div.21(Cádiz), BZ Div.31(Valencia), BZ Div.41(Olot, luego Barcelona), Bz Div.42(Tarragona, luego Barcelona), BZ Div.51(Zaragoza), BZ Div.61(Vitoria), BZ Div.62(S. Sebastián), BZ Div.71(Salamanca), BZ Div.81(Ferrol, luego Coruña), y BZ Div.91(Granada).
- Los mismos Batallones de Transmisiones Divisionarios, y en las mismas Plazas
- Un Regimiento de Especialidades de Ingenieros para Ejército.(Guadalajara)
- Un Regimiento de Pontoneros.(Zaragoza)

- Una Agrupación de Bases. de Zapadores Ferroviarios(Cuatro Vientos).
- Una Agrupación de Bases. de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles(Madrid y Destacamentos).(147)
- Un Regimiento de Transmisiones para Ejército.(El Pardo)
- Un Regimiento de la Red Permanente y SET.(Madrid y Destacamentos)
- Un Regimiento Mixto de Ingenieros de Canarias(Sta. Cruz de Ten.)
- Una Agrupación Mixta de Ingenieros de Baleares.(148)
- Dos Agrupaciones Mixtas de Ingenieros,una para la Div. de Caballería(Alcalá),y otra para la Div.Acorazada(Retamares).
- Tres Cías.de Zapadores y otras tres de Transmisiones para las Brigadas Blindadas de Caballería:nº 1(Alcalá),nº 2(Badajoz), nº 3(Zaragoza).
- Una Cía. de Zapadores y otra de Transmisiones para la Agrupación Aerotransportada(prevista en Murcia)
- Un Parque Central de Zapadores
- Un Parque Central de Transmisiones.

Esta Organización presentaba algunas peculiaridades como eran:

- Los Bases. de Zapadores y Transmisiones de las Divs.31,71,81, y 91,formarían una Agrupación Mixta,para lo cual se les dotaba de una Pl.M.
- Las Agrupaciones Mixtas de Infantería de las Divs. de Montaña, contaban cada una con una Cía. de Zapadores y una Cía. de Transmisiones.
- Las Agrupaciones Mixtas de Infantería de las Divs. Experimentales tenían en su Cía. de Pl. M.,una Sección de Zapadores y una Sección de Transmisiones

Por otro lado las Unidades de Ferrocarriles sufrieron en Marzo de 1963(149)una nueva reorganización,y pasaron a denominarse:Regimiento de Zapadores Ferroviarios y Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles,aunque su orgánica no variaba sustancialmente.

Las Unidades Básicas del Arma eran los Bases. de Zapadores y Transmisiones Divisionarios(pues la División seguía siendo la GU fundamental)

El Batallón de Zapadores Divisionario(DE),estaba constituido por:

-M.y Pl.M.

-Cía.PL.M.y Servs.con:-Pl.M. de la Cía.

-Equipo de Recon.Información y Topografía

-Servicios Sanitario,y Religioso

-Sección de Parque

-Sección de Depuración de Agua

-Sección de Herramienta Pesada

-Sección Taller

-Sección de Aprovisionamiento

-Pelotón de Transmisiones

-Cinco Cías.de Zapadores,cada una con:-M.y Pl.M.

-Dos Secs.Zaps.con:-M.yPl.M.

-3 Pns.Z.

El Bón. de Transmisiones Divisionario(DE),estaba constituido de la siguiente forma:

-Jefatura y Pl. de M.

-Cía.de Puestos de Mando de la División

-Cía. de Puestos de Mando de Agrupación

-Cía. de Lineas

Las Unidades desplegadas en Africa sufrieron una disminución considerable.

En cuanto a los Ingenieros,el Grupo de Transmisiones nº 1 y el Bón. de Zapadores nº 1,ambos en Ceuta,se fusionaron para formar el Regimiento Mixto de Ingenieros de la Comandancia General de Ceuta, y se ubicó en esa ciudad.De igual forma el Grupo de Transmisiones nº 2,y el Bón. de Zapadores nº 2,formaron el RMING de la Cdcia.GÍ. de Melilla,en esta Plaza.

El Bón. de Zapadores y el Bón. de Transmisiones del Sáhara,permanecían,así como la Cía. de Zapadores y la Cía. de Transmisiones de Ifni.

= NUEVA ORGANIZACIÓN EN 1965 =

La reducción iniciada en 1960, fué bastante más amplia en 1965, (150) pues se pasaba de 14 Divisiones a 5 muy especializadas que eran:

- La División Acorazada "BRUNUTE" nº 1
- La División Mecanizada "GUZMÁN EL BUENO" nº 2
- La División Motorizada "MAESTRAZGO" nº 3
- La División de Montaña "URGEL" nº 4
- La División de Montaña "NAVARRA" nº 6

Cada una de ellas contaba con un Nucleo de Tropas Divisionario (NTD), entre las que había un Regimiento Mixto de Ingenieros (con una Pl.M.Rgtal., un Bón. de Zapadores y un Bón. de Transmisiones), cuyos medios tenían que estar en consonancia con el tipo de División.

Cada División contaba además con tres Brigadas (una en cuadro), menos las de Montaña que contaban con dos (una de ellas en cuadro).

Se formaron las siguientes:

- Brigada de Infantería Mecanizada (BRIMZ) XI
- Brigada de Infantería Acorazada (BRIAC) XII
- BRIMZ-XXI
- Brigada de Infantería Motorizada (BRIMT) XXII
- BRIMT-XXXI
- BRIMT-XXXII
- Brigada de Montaña XLI
- Brigada de Montaña XLII

Existían además Brigadas, independientes de las Divisiones que eran:

- Brigada Paracaidista (BRIPAC)
- Brigada de Caballería para CE (BRIC)
- Brigada Aerotransportable (BRIAT)
- Brigada de Alta Montaña (BRCAM)
- Brigada de Reserva (BRIR)

Cada una de las Brigadas, tenía un Batallón Mixto de Ingenieros con: -Una Pl. M.

- Una Cía. de Zapadores
- Una Cía. de Transmisiones

especializado para cada Brigada. La excepción era la BRCAM que poseía

una Agrupación Mixta de Ingenieros de Alta Montaña(AMIAM), con:

- M.y Pl.M.
- Un Bón. de Zapadores
- Una Cía. de Transmisiones.

La reforma preveía también la formación de varias Brigadas de la Defensa Operativa del Territorio(DOT), una por cada Región Militar, cuyas Unidades, previstas para la movilización, no estaban al completo, y disponían de pocos recursos.(151)

Como consecuencia de lo dicho anteriormente se formaron las siguientes Unidades de Ingenieros:

- Regimiento Mixto de Ingenieros(RMING) 1, en Madrid
- RMING-2 , en Sevilla
- RMING-3, en Valencia
- RMING-4, en Barcelona
- RMING-6, en S. Sebastián

y los Batallones correspondientes a las Brigadas que eran:

- Batallón Mixto de Ingenieros(BMING) XI, en Madrid(Campamento)
- BMING-XII, en El Goloso
- BMING-XXI, en Badajoz
- BMING-XXII, en Sevilla(luego en Jerez)
- BMING-XXXI, en Valencia
- BMING-XXXII, en Cartagena
- BMING-XLI, en Lérida
- BMING-LXI , en S. Sebastián
- BMING de la BRIPAC, en Alcalá
- BMING de la BRIC, en Salamanca
- BMING de la BRIAT, en La Coruña
- BMING de la BRIR, en Cádiz
- AMIAM de la BRIAM, en Huesca

Por otro lado estaban los Batallones de la DOT, que eran:

- BMING-I, en Getafe
- BMING-II, en Córdoba
- BMING-III, en Valencia
- BMING-IV, en Gerona
- BMING-V, en Zaragoza
- BMING-VI, en Vitoria
- BMING-VII, en Gijón
- BMING-VIII, en Vigo
- BMING-IX, en Granada

Los Regimientos Mixtos estaban compuestos por:

- Mando y Pl.M.
- Un Bón.de Zapadores
- Un Bón.de Transmisiones

El Batallón de Zapadores constaba de:

- Mando y Pl.M. del Batallón
- Cía.de Pl.M.y Servicios(con el Parque de Zapadores Divisionario)
- Dos Cías. de Zapadores
- Una Cía. de Máquinas

El Bón. de Transmisiones tenía:

- Mando y Pl.M. del Batallón
- Cía.de Pl.y Servicios
- Cía.de Telefonía
- Cía.de Radio

Las Unidades de Zapadores se diferenciaban según el tipo de División, por lo que existían tres clases de Batallón de Zapadores; el Bón.de Zapadores tipo DIMT, el Bón.de Zapadores tipo DIAC, y el Bón. de Zapadores tipo DIMZ, y a ellos les daba ese carácter, la clase de Cías. que lo constituían.

Estaban formados de la manera siguiente:

- Bón.Zapadores DIMT:-Una Cía.de Zapadores tipo BRIMZ
 - Una Cía.de Zapadores tipo MT
- Bón.Zapadores DIMZ:-Una Cía.de Zapadores tipo BRIAC
 - Una Cía.de Zapadores tipo MT

-Bón.Zapadores DIAC:-Dos Cías.de Zapadores tipo BRIAC
además del Mando y la Plana Mayor de Mando. Disponían los tres tipos de Batallón de una Cía.de Pl.M.y Servicios idéntica con:

- M.y Pl.M.de la Cía.
- Sección de Reconocimiento y Topografía
- Pelotón de Enlace
- Servicios Sanitario y Religioso
- Sección de Aprovisionamiento
- Sección Taller
- Sección de Parque con las seis Agrupaciones.

y de Una Cía.de Máquinas que tenía:

- Mando y Pl.M. de la Cía.
- Sección de Tractores con;-M.y Pl.M.
 - Pn. de Tractores Oruga (2)
 - Pn. de Tractores sobre Ruedas (2)

-Sección Mixta con:-M.y Pl.M.

- Pn.Mototrailla(1)
- Pn.Grua(1)
- Pn.Retroexcavadoras(2)
- Pn.Compresores(2)
- Pn.Excavadora(1)
- Pn.Motoniveladora.

Las Cías.de Zapadores de los distintos tipos eran las que en definitiva diferenciaban los Batallones,y su detalle era de la siguiente forma(152):

-Cía. de Zapadores MT.:-M.y Pl.M.

(a)-Tres Secs.Zap.Mots.con:-M,y Pl.M.

-3Pns.Zaps.Mtrzs.

(con 3 CTTV y 1 Rm.

-Una Sec.de MQs.con:-M.y Pl.M.

-Pn.Bulldozers(2)

-Pn.Mixto- 1 Retro.

- 1 Comp.

-Cía.de Zapadores tipo BRIMZ que contaba con:

-M.y Pl.M.

-Una Sección de Zapadores MT (a)

(b)-Dos Secciones de Zaps.Acorazadas- M.y Pl.M.

- 3 Pns.Zaps.sobre TOAs.

(c)-Una Sección de Máquinas con:-M.y Pl.M.

-Pn.Carros Puente(2)

-Pn.MOs.-2 Bulldozers

-1 Retroexcavadora

-1 Compresor

-Cía.de Zapadores tipo BRIMT,compuesta por:

-M.y Pl.M.

-2 Secciones de Zapadores Motorizadas(a)

-1 Sección de Zapadores Acorazada(b)

-1 Sección de Máquinas(c)

-Cía.de Zapadores tipo BRIAC,formada con:

-M.y Pl.M.

-3 Secciones de Zapadores Acorazadas(b)

-1 Sección de Máquinas(c)

De forma similar se constituían los Batallones de Transmisiones de las Divisiones , que eran así:

-Bón.de Transmisiones de la DIAC

-M.y Pl.M.

-Compañía de Plana Mayor y Servicios del Batallón(d)

-Compañía TCH,tipo Bón.Trans.Div.(e)

-Compañía TSH,tipo DIAC(f)

-Bón.de Transmisiones de la DIMT

-M.y Pl.M.

-Compañía de Plana Mayor y Servicios del Batallón(d)

-Compañía TCH(e)

-Compañía TSH,tipo DIMT(g)

-Bón.de Transmisiones de la DIMZ

-M.y Pl.M.

-Compañía de Plana Mayor y Servicios del Batallón(d)

-Compañía TCH(e)

-Compañía TSH,tipo DIMZ(h)

La Compañía de Plana Mayor y Servicios que era igual para los tres tipos de Batallón,la integraban(d):

-M.y Pl.M. de Mando,de la Compañía

-Pelotón de PC Avanzado

-Pelotón de PC Retrasado

-Sección de Escucha y Distribución de Frecuencias

-Sección de Topografía

-Sección de Parque y Talleres

-Sección de Reparaciones

-5 CTZs(Centro de Transmisiones de Zona)

La Compañía de Telefonía(TCH) tipo Batallón de Transmisiones Divisionario(e),tenía:

-Mando y Plana mayor

-Sección de Centrales y Teletipos

-Sección de Cable Ordinario(CBO)

-Sección de Cable Múltiple(CBM)

-Sección de Cable Hertziano(CBH)

Donde se producía la diferencia entre los Batallones,era en la Compañía de Radio,según fuera de un tipo u otro.

-La Compañía de Radio(TSH),tipo DIAC (f);contaba con:

-M.y Pl.M.

-Sección Radio Tipo "A"(6 estaciones),sobre TOAs.

-Sección Radio tipo "B"(6 estaciones)

-La Compañía de Radio (TSH), tipo DIMT(g) tenía:

-M.y Pl.M.con:-Mando

-Pn.de Entretenimiento y Parque

-Pn.de Escucha

-Servicios

-Sección Radio Tipo "A", (12 estaciones)

-Sección Radio Tipo "B", (6 estaciones)

-La Compañía de Radio(TSH), tipo DIMZ(h) con:

-M.y Pl.M.

-Sección de Radio Tipo "A", (8 estaciones), en 4 TOAs.

-Sección Radio Tipo "B", (6 estaciones)

Por último las Compañías de Transmisiones de las Brigadas eran de dos clases: Tipo BRIMT y Tipo BRIAC (igual a la de la BRIMZ), y estaban constituidas por:

-M.y Pl.M.

-Sección de TCH

-Sección de TSH

diferenciándose las Compañías, en los medios de transporte.

Contaban además las Tropas de Ingenieros con:

--Un REGIMIENTO DE ZAPADORES para CF, en Salamanca que comenzó organizándose con una Pl.M. Administrativa y un Bón.de Zapadores. Por una reorganización posterior (Junio de 1976), pasó a llamarse REGIMIENTO DE ZAPADORES DE LA RESERVA GENERAL y estaba constituido por:-Cía. Pl.M. Administrativa

-Cía. de Parque y Talleres para CE

-Bón.de Zapadores para CE con:-Mando y Pl.M.de Mando

-Cía.de Pl.M.y Servicios

-Tres Cías.de Zapadores

-Una Cía.de Máquinas

-Una Cía.de Parque y Talleres

-Bón.de Caminos con:-Mando y Pl.M.de Mando

-Cía.de Pl.M.y Servicios

-Cía.de Caminos y Aerodromos

-Cía.de Explotación de Recursos

-Cía.de Puentes

-Cía.de Parque y Talleres

--Un REGIMIENTO DE PONTONEROS Y ESPECIALIDADES DE INGENIEROS, en Zaragoza, creado de la fusión del anterior de Pontoneros, y el de Especialidades de Guadalajara. Se conformó con:

-Un Mando y Pl.M.de Mando

-Una Unidad Administrativa

- Un Bón.de Pontoneros con:-Mando y Pl.M.
 - Unidad de Puente PTF-MAN
 - Unidad de Puente Pesado PF-50
 - Unidad de Puente Ligero o Pasaderas
 - Unidad de Lanchas Rápidas
- Un Bón.de Especialidades con:-Mando y Pl.M.
 - Cía.Parque y Talleres
 - Cía.Servicios Eléctricos
 - Cía.Especialidades
 - Cía.Caminos
 - Cía.Castrametación y Fortific.

con pocas variaciones posteriores, como la inclusión de la Unidad de Operaciones Anfibias en el Bón. de Pontoneros, y la Cía. de Oleoductos en el Bón. de Especialidades

- Un REGIMIENTO DE TRANSMISIONES ,en El Pardo con:
 - Mando y Pl.M.de Mando
 - Cía.de Pl.M.Administrativa
 - Bón.de Transmisiones con:M.y Pl.M.
 - Cía.de Pl.M.
 - Cía.TGH
 - Cía.TSH
 - Bón.de Especialidades con;-M.y Pl.M.
 - Cía.Guerra Electrónica
 - Cía.de Megafonía
 - Palomar Central

- Un REGIMIENTO DE REDES PERMANENTES Y SERVICIOS ESPECIALES DE TRANSMISIONES.en Madrid y Destacamentos, que estaba formado por:
 - Mando y Pl.M.
 - Pl.M.Administrativa
 - Bón.de la Red Permanente
 - Grupo de Escucha, Localización y Propaganda
 - Cía.de Parque y Talleres

Los grandes avances en el campo de las comunicaciones han afectado al Regimiento en estos años de forma importante, por lo que citaremos estos cambios aunque sea de forma breve:

- En 1975 se crea la Unidad de la Red Territorial de Mando, que una vez puesta en servicio sustituye al Bón.de la Red Permanente.

- En 1979, se separa del Regimiento el Bón.Mixto(Lineas-Centrales-Radio), para constituirse como Unidad Independiente con el nombre de Batallón de Transmisiones de la 1ª Región Militar.
- En 1981, pasa a denominarse REGIMIENTO DE LA RED TERRITORIAL DE MANDO Y SERVICIOS ESPECIALES que englobaba:

- Pl.M.de Mando
- Pl.M.Administrativa
- Bón.de Transmisiones de Señal
- Bón.de Apoyo Logístico
- Bón.de Servicios Especiales
- Unidad de Servicios

--Una COMPAÑÍA REGIONAL DE TRANSMISIONES PARA CADA R.M.(153)

--Un REGIMIENTO DE ZAPADORES FERROVIARIOS, en Cuatro Vientos.(154)

Su organización fué:-Mando y Pl.M.de Mando

- Pl.M.Administrativa
- Cía.Pl.M.y Destinos
- Bón.de Zaps.Ferrovíarios con:-M.y Pl.M.M.
 - Cía.Vía y Obras
 - Cía.Mixta
- Bón.Escuela con:-M.y Pl.M.(Jef.Estudios)
 - 1ª Cía.Prácticas
 - 2ª Cía.Prácticas(Poña de Lena)
 - 3ª Cía.Prácticas(Barcelona)

--Un REGIMIENTO DE MOVILIZACION Y PRÁCTICAS DE FERROCARRILES, en Madrid(155), organizado con:-Mando y Pl.M.de Mando

- Pl.M.Administrativa y Unidad de Pl.M.
- 1º Bón.(Valladolid)
- 2º Bón.(Barcelona)
- 3º Bón.(Madrid)
- 4º Bón.(Zaragoza)
- 5º Bón.(Valencia)
- 6º Bón.(Sevilla)

--Un BATALLÓN MIXTO DE INGENIEROS, en Palma de Mallorca(BMING-XIV) con:-M.y Pl.M.

- Una Cía.de Zapadores
- Una Cía.de Transmisiones

- Una AGRUPACIÓN MIXTA DE INGENIEROS ,en Canarias(156),con:
 - El BMING-XV, en Sta.Cruz con:-M.y Pl.M.
 - Cía.de Zapadores
 - Cía.de Transmisiones
 - El BMING-XVI, en Las Palmas, con la misma composición que el XV.

Los Órganos Logísticos de Ingenieros eran:

- Para las Divisiones:El PQZ(en la Cía.de Pl.M. del Bón.de Zapadores)
 - El PQT(en los Destacamentos de PQT de las AGS Logísticas Divisionarias)
- Para las Brigadas:Los Destacamentos de Zapadores,y de Transmisiones existentes en los Grupos Logísticos de las Brigadas.

Se conservaban además:

- El PARQUE CENTRAL DE INGENIEROS, en Villaverde(157),y el
- El PARQUE CENTRAL DE TRANSMISIONES, en El Pardo.

Por lo que se refiere a las Unidades de Ingenieros en Africa, el Regimiento Mixto de Ingenieros de la Comandancia General de Ceuta se convirtió en el RMING-7,y el de la Comandancia Gl.de Melilla en el RMING-8.

Estos Regimientos estaban organizados de la siguiente forma:

- Mando y Pl.M.del Regimiento
- Un Bón.de Zapadores,con:-M.y Pl.M.
 - Unidad de Pl.M.y Servicios
 - Dos Cías.de Zapadores Motorizadas
 - Una Sección de Máquinas
- Un Bón.de Transmisiones con:-M.y Pl.M.
 - Cía.de Pl.M.y Servicios
 - Cía.TCH
 - Cía.TSH

El Bón.de Zapadores del Sáhara y el Bón.de Transmisiones se fusionaron, formando el REGIMIENTO MIXTO DE INGENIEROS DEL SAHARA.

La Cía.de Zapadores y la Cía.de Transmisiones de Ifni se unieron, para dar lugar al BATALLON MIXTO DE INGENIEROS DE IFNI.

(VER ESQUEMA Nº 3, ORGANIZACIÓN DE LAS TROPAS DE INGENIEROS EN ÁFRICA)

NOTAS

- (143).-IG-160/115 del EMC
- (144).-Llamadas "Pentómicas", por tener el cinco como número base. Así contaba con cinco Agrupaciones de Infantería, además de tropas de las otras Armas y Cuerpos. Este número se repetía en otras ocasiones pues los Bónes. de Zapadores Divisionarios también tenían cinco Cías. (a dos Secciones).
- (145).-Contaba entre otras muchas tropas con: Dos Agrupaciones de Cazadores de Montaña, Un Bón. de Cazadores Motorizado y una Cía. de Esquiadores-Escaladores-Paracaidistas.
- (146).-De organización similar a las Experimentales pero con diferente material.
- (147).-Los Batallones eran: 1º: Valladolid, 2º: Barcelona, 3º: Madrid (Delicias), 4º: Zaragoza, 5º: Valencia, y 6º: Sevilla.
- (148).-La Pl.M. de la Agrupación y el 1º Grupo Mixto en Palma, y el 2º Grupo Mixto en Mahón.
- (149).-IG-163/132 del EMC
- (150).-Por la IG-165/142 del EMC de 1965.
- (151).-El Ejército Operativo se articulaba en dos Grupos: Fuerzas de Intervención Inmediata y Fuerzas de Defensa Operativa del Territorio. Las FII eran: Las Divs. nºs. 1, 2 y 3, La BRIPAÇ, La BRIAT, La BRIC para CE, y la Brigada de Artillería para CE, El resto de las fuerzas citadas eran de la DOT.
- (152).- Aún eran más especializadas las Cías. de Zapadores de las Brigadas Especiales, que por ejemplo en la BRGAM, tenía además del Mando y Pl.M. del Bón., Una Cía. de Zapadores MT, una Sección de Máquinas, Una Cía. mixta de Zapadores (con dos Secciones de Zapadores a lomo), y Una Sección de Esquiadores-Escaladores.
- (153).-Se organizaron como Unidades independientes del Regimiento De RR.PP. y SET, por la Instrucción ya citada.
- (154).-En 1963 pasó a denominarse Rgto. de Zapadores Ferroviarios.
- (155).-Había pasado a ser Rgto. de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles en 1963, en lugar de la antigua Agrupación de Movilización y PP. de FF.CC. En 1976 se traslada al nuevo acuartelamiento de Fuencarral, y en 1982 se reorganiza pasando el V Batallón a Valencia.

- (156).-En 1975 se convirtió en Rgto.Mixto de Ingenieros de Canarias, ubicado:La UDR y el BÓN.XV en Tenerife y el Bón.XVI en Las Palmas.Cada Bón.tenía:M.y Pl.M,Una Cía.de Zapadores,Una Cía.de Zaps.de Especialidades,Una Cía.de Transmisiones y Una Cía.de Transmisiones de Enlaces Fijos.
- (157).-Con Depósitos Destacados en:El Higuierón(Córdoba),Las Franquesas(Barcelona),Calatayud(Zaragoza),Villafría(Burgos),Rábade(Lugo),Tenerife,y Las Palmas.

= C A P Í T U L O IX =
LAS ÚLTIMAS REFORMAS Y LA REDUCCIÓN DEL EJÉRCITO

LOS PLANES: "M.E.T.A."(1980-84)-"REORGANIZACIÓN"(1990)-"RETO"(1990-93).

La época de los ochenta(1980-84)fué en la que,se reestructuró de nuevo el Ejército por el"Plan de Modernización del Ejército de Tierra"(META)y se intentó resolver los problemas de logística por elde "Reorganización".Estos Planes no pudieron llevarse a su conclusión a consecuencia de la reducción del Servicio Militar de doce a nueve meses y la disminución de los recursos,a causa de los cambios en Europa. Con la escasez de soldados útiles para el servicio militar,tuvo de nuevo que adaptarse la estructura orgánica,a los recursos disponibles,sobre todo en personal,por el Plan "RETO".

La aplicación de los tres,supuso un gran sacrificio para el Ejército,que perdió siete Brigadas y disminuyó sus efectivos aproximadamente en 20.000 cuadros de mando(158) y 150.000 de tropa,con lo que muchas otras Unidades quedaban mermadas(159).

Cuando comenzó a aplicarse el plan "META",el despliegue y cantidad de las fuerzas no incidió tanto en la reducción cuanto en el mejor aprovechamiento y distribución de los medios,pues se seguían conservando las cinco Divisiones;no obstante variaban las siguientes unidades de Ingenieros con relación al organigrama de 1965:

- Desaparecían los nueve Batallones de la "DOT"(uno por R.M.)
- Se creaban seis Batallones de Ingenieros Regionales(BIR)
- Aparecía el Batallón de Transmisiones de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra(FAMET).

Por otro lado,la liquidación de nuestras posesiones en África con la retrocesión de Ifni a Marruecos en 1969,y el abandono del Sáhara después de la Marcha Verde(1975),habían provocado la disolución de:

- El Batallón Mixto de Ingenieros de Ifni
- El Regimiento Mixto de Ingenieros nº 9(antes,del Sáhara)

La nueva reorganización(META),estaba ligada,como tradicionalmente,a concentrar en las Regiones Militares las Unidades de la Fuerza(Divisiones y Brigadas),bajo cada uno de los Mandos Opera-

tivos Regionales, de nueva creación (MOR, S.).

Se contaba también con las Unidades de la Reserva General (RG) o Unidades de Apoyo a la Fuerza.

Por último se constituía el Mando de Apoyo Logístico al Ejército (MALE), bajo cuya dependencia estaban las Unidades de Apoyo Logístico.

Se comenzó distribuyendo el Territorio Nacional en seis Regiones Militares (160) y en cada una de ellas se establecía un Mando Operativo (MOR). Consecuentemente el Ejército de Tierra se organizó así:

*En la Región Militar Centro: el "M.O.R. CENTRO", bajo cuya dependencia estaban:

- La División Acorazada (DAC) "Brunete" nº 1 con las
 - Brigada de Infantería Mecanizada (BRIMZ) XI, y la
 - Brigada Acorazada (BRIAC) XII.

Estas Unidades contaban con las de Ingenieros correspondientes:

- El Regimiento de Ingenieros (RING) nº 1, en Madrid.
- El Batallón de Ingenieros (BING) XI, en Badajoz.
- El Batallón de Ingenieros (BING) XII, en Madrid

*En la R.M. Sur: El "M.O.R. SUR", bajo cuya dependencia estaban:

- La División de Infantería Motorizada (DIMT) "Guzmán el Bueno" nº 2, con las
 - BRIMZ XXI
 - Brigada de Infantería Motorizada (BRIMT) XXII
 - BRIMT XXIII

Las Unidades de Ingenieros correspondientes eran:

- El RING nº 2 en Sevilla
- El BING XXI, en Córdoba
- El BING XXII, en Cádiz
- El BING XXIII, en Almería

También dependían del M.O.R. SUR, las Comandancias Generales de Ceuta y de Melilla, con sus tropas, que en lo relativo a Ingenieros disponían de:

- El RING nº 7, en Ceuta y el
- El RING nº 8, en Melilla.

*En R.M. de Levante:"El M.O.R. LEVANTE",bajo cuya dependencia estaban:

- La División de Infantería Mecanizada(DIMZ)"Maestrazgo"nº 3,con las
 - BRIMZ-XXXI
 - BRIMZ-XXXII

y las Unidades de Ingenieros correspondientes

- El RING nº 3, en Valencia
- El BING-XXXI, en Valencia
- El BING-XXXII, en Cartagena

*En la R.M. Pirenaica-Oriental:"El M.O.R. PIRENAICO-ORIENTAL" con:

- La División de Montaña(DM)"Urgel" nº 4, con la
 - Brigada de Cazadores de Montaña(BRCZM) XLI, y
 - La Brig:de Cazadores de Alta Montaña(BRCZAM) XLII.
- La Brigada de Caballería "Castillejos" II

y las Us. de Ingenieros correspondientes

- El RING nº 4, en Lérida
- El BING-XLI, en Gerona
- El BING-XLII, en Huesca
- El BING-II, en Zaragoza

*En la R.M. Pirenaica-Occidental:"El M.O.R. PIRENAICO-OCCIDENTAL" con:

- La DM "Navarra" nº 5, con
 - La BRCZM-LI
 - La BRIMT-LII

con las Us. de Ingenieros correspondientes

- El RING nº 5, en Burgos
- El BING-LI, en S. Sebastián
- El BING-LII, en Vitoria

*En la R.M. Noroeste:"El M.O.R. NOROESTE" con:

- La Brigada de Infantería Ligera Aerotransportable(BRILAT)
- La BRC "Jarama" I

y sus Us. de Ingenieros

- El Bón. de Ingenieros Aerotransportable(BINGAT), en Pontevedra
- El BING-I, en Salamanca

*En la Zona Militar de Canarias(ZMCAN),el"M.R. CANARIAS",con

la Jefatura de Tropas de Tenerife(JTTF),de quien dependían

- El Batallón de Zapadores(BZ) XV, en Tenerife(161)
- La Compañía de Transmisiones(CIAT) 81, en Tenerife

y la Jefatura de Tropas de Las Palmas(JTLP) con

- El BZ-XVI, en Las Palmas
- La CIAT-82, en Las Palmas

*En Zona Militar(ZM) de Baleares, el "el M.R. BALEARES", con la Jefatura de Tropas de Mallorca(JTMA), de quien dependían

- El BING-V(solo la PL.M. del Bón. y la Cía. de Trans. en Palma)

y la Comandancia Militar de Menorca(CDTME), de quien dependía

- La Cía. de Zapadores del BING-V, en Mahón

En Cada R.M., se disponía además de una Unidad de Obras, que pasó por diferentes nombres, entre ellos el de Batallón de Ingenieros Regional, y se componía de-Un M. y Pl.M.

- Una Cía. de Obras

- Una Cía. de Máquinas.

Su ubicación fué la siguiente: B.I.R.-I(Madrid), B.I.R.-II(Granada), B.I.R.-III(Valencia), B.I.R.-IV(Barcelona), B.I.R.-V(Burgos) y B.I.R.-VI(La Coruña). (162)

De igual manera en cada R.M. o Z.M. se contaba además, como tropas de Ingenieros, con una Unidad Regional de Transmisiones(URT).

El Mando de Artillería de Costa del Estrecho(MACTAE) debía tener también una Unidad de Transmisiones, que se ubicó en Algeciras.

La Reserva General(RG), se constituía con una Fuerza de Acción Rápida(FAR) que disponía de un Cuartel General(CG) propio, a nivel División, y las Unidades de él dependientes, entre las que figuraban:

- La Brigada Paracaidista(BRIPAC)

- Las Tropas Aeromóviles del Ejército de Tierra(FAMET)

que contaban con las Us. de Ingenieros correspondientes

- El Batallón de Ingenieros Paracaidista(BINGPAC), en Alcalá.

- El Batallón de Transmisiones de las FAMET, en Colmenar.

Integrados en la R.G. estaban también el Mando de Ingenieros(MING), a cuyo frente había un General de Brigada del Arma con su Cuartel General(CG), de quien dependían:

- El Regimiento de Especialidades de Ingenieros(REI) 11, en Salamanca. (163)

- El Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros(REPEI) nº 12, en Zaragoza
- El Regimiento de Zapadores Ferroviarios(RZF) nº13, en Cuatro Vientos(Madrid)
- El Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles(RMPF) nº 14, en Fuencarral(Madrid) y destacamentos en toda España.

Y el Mando de Transmisiones(MATRANS), al frente del cual había otro General de Brigada, de quien dependían:

- El Regimiento de Transmisiones Tácticas(RTRSTAC) nº 21, en El Pardo
- El Regimiento de Transmisiones Estratégicas(RTRSEST) nº 22, en Pozuelo y destacamentos en toda España.(164)

Por otro lado, del Mando de Apoyo Logístico al Ejército(MALE), dependían los Mandos y las Unidades de Apoyo Logístico, entre ellos se encontraban pertenecientes al Arma:

- El Parque y Centro de Mantenimiento de Material de Ingenieros (PQCMMI), en Villaverde(Madrid)
- El Parque y Centro de Mantenimiento de Material de Transmisiones(PQCMMTRAS), en el Pardo(Madrid)

Hemos de hacer notar que el cambio efectuado en el nombre, pasando de Regimientos y Batallones Mixtos, a Regimientos y Batallones de Ingenieros, no supuso que las nuevas Unidades no fueran mixtas.

Los RING,s. constaban de una PLM., un Batallón de Zapadores constituido por cinco Compañías, una de PLM. y Servicios, una de Máquinas, y tres de Zapadores (la tercera no llegó a constituirse), y un Batallón de Transmisiones, con cinco Compañías, una de PLM. y Servicios, una de Centros de Transmisiones de Puesto de Mando (CTPC,s.), dos de Centros de Transmisiones de Zona (CTZ,s.) y una de Apoyo.

Los BING,s. tenían, además de su PLM., una Compañía de Zapadores y otra de Transmisiones.

Si bien esta orgánica de los Batallones de Transmisiones presentaba la novedad de pasar de una organización por especialidades a otra funcional, hacía algunos años que las necesidades de enlace, siempre acuciantes, y el rapidísimo progreso de la técnica de las telecomunicaciones, hizo que se pusiera en marcha un programa de urgencia para dotar a las Divisiones y Brigadas del Ejército operativo de los medios necesarios para establecer

unos sistemas de Transmisiones que satisficieran sus necesidades. Este programa se denominó OLIMPO, y estaba formado por las siguientes estaciones de origen europeo:

MERCURIO	(Estación radioteletipo)
PLUTON	(Estación CBH)
TRITON	(Explotación teletipos)
CENTAURO	(Central telefónica y cuadro de distribución)
MINERVA	(Centro de mensajes)
CERES	(Central de enlace radio)
SUPERCENTAURO	(Central telefónica y cuadro de distribución)
SUPERTRITON	(Explotación teletipos)
SUPERMINERVA	(Centro de mensajes)
HERMES	(Control y coordinación de la red)

que llegaron a las Unidades a principios de los años 80.

Posteriormente (años 83,84) el programa se fué completando con estaciones procedentes de Estados Unidos, constituyendo el programa OLIMPO-USA.

El plan META no hizo sino oficializar lo que, desde la llegada de este material, ya era un hecho: Adoptar una orgánica funcional basada en los Centros de Transmisiones.

EL PLAN "NORTE"(1994)

El cambio de la situación internacional con la caída de los Regímenes Comunistas en Europa Oriental, los compromisos adquiridos por España en el marco de las Naciones Unidas (ONU), y el acuerdo con la Alianza Atlántica (OTAN), así como la necesidad de la inclusión de las Fuerzas Armadas Españolas en operaciones en el exterior, obligan a reconsiderar de nuevo la estructura y volumen del Ejército de Tierra procediéndose a una nueva reorganización que con el nombre de Plan Norte (Nueva Organización del Ejército de Tierra) comienza a ponerse en marcha en 1994.

La entidad y el despliegue de la Fuerza Terrestre, se acomete por Orden publicada ese mismo año(165).

En esencia, la Fuerza Terrestre(FT), se compone de cuatro grandes Nucleos:

- Fuerza de Maniobra(FMA)
- Fuerzas Movilizables de Defensa(FMD)
- Fuerzas de Defensa de Área(FDA)
- Fuerzas Específicas de Acción Conjunta(FEAC)

Integran cada una de estas partes , lo siguiente:

- *La FMA:-La Fuerza de Acción Rápida, con
 - La Brigada Paracaidista(BRIPAC)
 - La Brigada de la Legión(BRILEG)
 - La Brigada Aerotransportable(BRILAT)
- Una Brigada de Montaña(BRCZM)
- Una División Mecanizada, con:
 - Brigada Mecanizada(BRIMZ) XI
 - Brigada Acorazada(BRIAC) XII
 - Brigada Mecanizada(BRIMŽ)XXI
- Nucleo de Apoyos Divisionario (NAD)
- Una Brigada de Caballería(BRC)
- Un Nucleo de Apoyo a la FMA, con Us. de apoyo
 - De fuegos
 - De combate
 - Logísticos
- *Las FMD son:
 - La Brigada Movilizable III(BRIMOV-III)
 - La Brigada Movilizable IV(BRIMOV-IV)
 - La Brigada Movilizable V(BRIMOV-V)
 - La Brigada de Caballería I(BRC-I)
 - Un Regimiento de Artillería de Campaña(RACA)
 - Un Regimiento de Ingenieros(RING)
- *Las FDA cuentan con:
 - El Mando de Canarias(MACAN)
 - La Comandancia General de Ceuta(COMGE CEUTA)
 - La Comandancia General de Melilla(COMGE MELILL)
 - La Comandancia General de Baleares(COMGE, BALEARES)
- *Las FEAC, están compuestas por:
 - El Mando de Transmisiones(MATRANS)
 - El Mando de Artillería Antiaérea (MAAA)
 - El Mando de Artillería de Costa del Estrecho(MACTAE)

En la observación de estas fuerzas se ve una drástica reducción del Ejército Operativo que pasa a disponer tan solo de ocho Brigadas Activas, más las guarniciones extrapeninsulares, además de las escasas fuerzas de apoyo.

Es sin duda el cambio más importante sufrido por el Ejército Español en mucho tiempo (166).

También hemos de considerar, ciñéndonos al Arma, que la formación académica en marcha de los Oficiales de Ingenieros, supone ya una especialización, que comienza separando las dos Especialidades Fundamentales: Ingenieros y Transmisiones (167) atendiendo a que en la actualidad el Arma, sigue siendo la única entre los ejércitos occidentales que aglutina aquellas, y se piensa que debe comenzarse a resolver el problema.

Como consecuencia, se dejan de lado prácticamente las Unidades Mixtas, tan corrientes hasta ahora, y se contará en cada Gran Unidad (GU), con Unidades de uno y otro signo.

El resultado de la aplicación del Plan NORTE, a desarrollar entre 1995 y 1996, considerando una evaluación en algunos aspectos aproximada, pues falta definir muchos detalles (nombres, ubicación, traslados...etc.), es el que a continuación se expone en la parte correspondiente al Arma, que contará:

Como Unidades de Ingenieros (168):

Fuerza	Gu. Superior o Mando	Unidad de Ingenieros	%	Ubicación
Fuerza de Maniobra	DIMZ.	RING. 1	90	CASTRILLO DE VAL
	BRIMZ. XI	UZAP. 11	90	BADAJOS
	BRIAC. XII	UZAP. 12	90	MADRID
	BRIMZ. XXI	UZAP. 21	90	CÓRDOBA
	BRILEG.	UZAPLEG.	90	ALMERÍA
	BRIPAC.	UZAPBRIPAC.	90	ALCALÁ
	BRILAT.	UZAPBRILAT.	90	FIGUEIRIDO
	BRC. II	UZAP. 2	90	ZARAGOZA
	BRCZM.	UZAPBRCZM.	90	HUESCA
	MING.	CG.	90	SALAMANCA
	MING.	REI. 11	75	SALAMANCA
MING.	RPEI. 12	55	ZARAGOZA	
Fuerzas Moviliz. de Defensa	BRIMOV. III	UZAP. 3	40	VALENCIA
	BRIMOV. IV	UZAP. 4	40	S. CLEMENTE
	BRIMOV. V	UZAP. 5	40	VITORIA
	BRC. I	UZAP. 1	40	SALAMANCA
	FMD.	RFC. 13	65	MADRID
Fuerzas de Defensa de Área	COMGE. CEUTA	RING. 7	75	CEUTA
	COMGE. MELILLA	RING. 8	75	MELILLA
	MACAN.	BING. XV	75	TENERIFE
	MACAN.	BING. XVI	75	LAS PALMAS
	COMGE. BALEARES	BING. V	75	PALMA M.

Como Unidades de Transmisiones:

*Para la FMA:

En la BRIPAC...La Unidad de Transmisiones(UT-BRIPAC), en Alcalá

En la BRILEG...La UT-BRILEG, en Almería

En la BRILAT...La UT-BRILAT, en Pontevedra

En la BRCZM....La UT-BRCZM, en Huesca

En la BRIMZ-XI.La UT-11, en Badajoz

En La BRIAC-XII.La UT-12, en Madrid

En la BRIMZ-XXI.La UT-21, en Córdoba

En la BRC-II...La UT-BRC II, en Zaragoza

Para las FAR...La UT de las FAR, en Madrid

Para la DIMZ...El Regimiento de Transmisiones de la DIMZ, en
Burgos.

Para la FMA...El Regimiento de Transmisiones Tácticas(RT) nº21,
en Valencia.

...El Regimiento de Guerra Electrónica(REWT) nº31,
en El Pardo

...El Batallón de Transmisiones de las FAMET,
en Colmenar.

*Para las FMD:

En la BRIMOV-III..La UT-BRIMOV III, en Valencia

En la BRIMOV-IV...La UT-BRIMOV IV, en Gerona

En la BRIMOV-V....La UT-BRIMOV V, en Vitoria

En la BRC-I.....La UT-BRC I, en Salamanca.

*Para las FDA:

En la COMGE CEUTA:El Batallón de Transmisiones de Ceuta

En la COMGE MELILLA:El Batallón de Transmisiones de Melilla.

En el MACAN.....La UT de Tenerife

.....La UT de Las Palmas

En la COMGE BALEARES...La UT de Palma

*Para las FEAC:

En el MATRANS.-El Rgto. de Transmisiones Estratégicas(RETES)nº22,
en Pozuelo

-El Rgto. de Guerra Electrónica Estratégica
(REWE) nº32, en Sevilla

-El Bón. de Servicios Especiales de Transmisiones
(BSERES), en El Pardo

En el MACTAE.-La UT del MACTAE, en Algeciras

En el MAAA.-...La UT del Mando de Artillería Antiaérea.

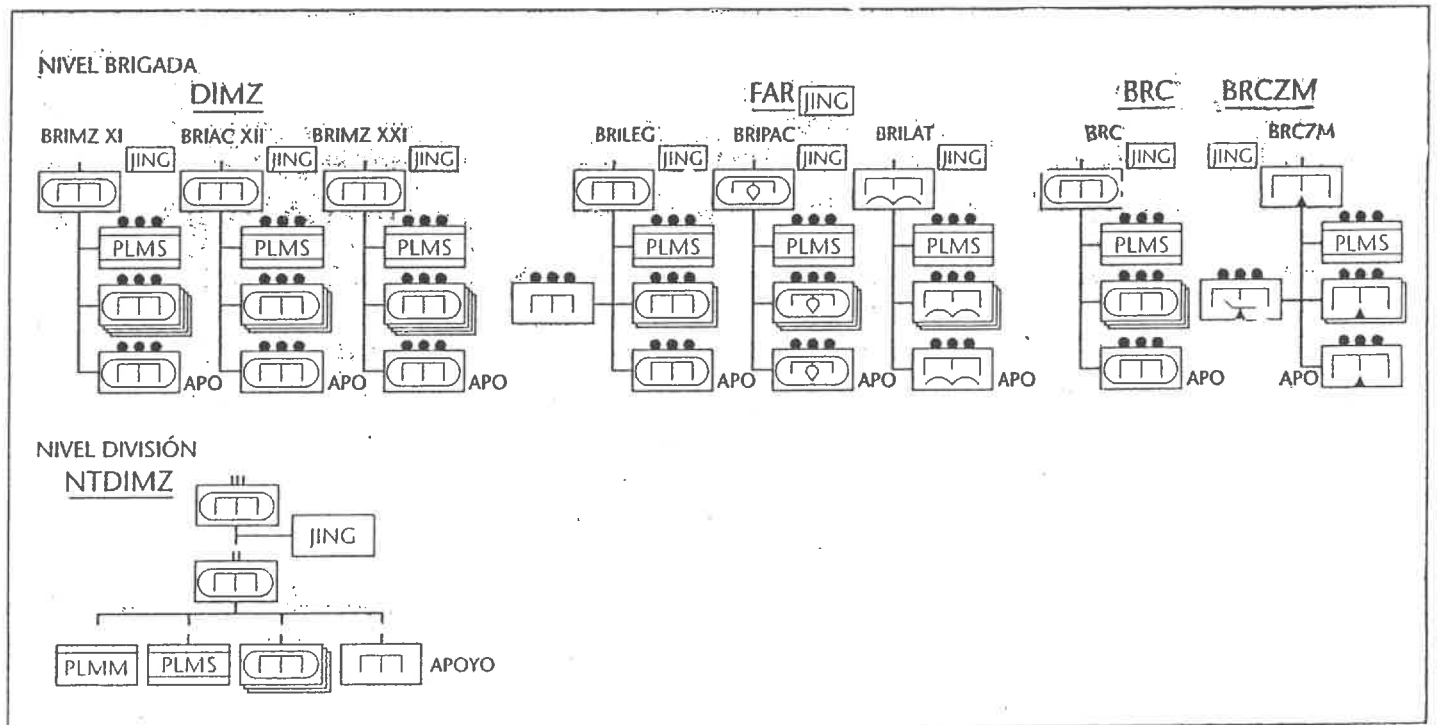
El apoyo de Ingenieros a las Unidades de la FMA, se realiza en cada Brigada con una Unidad de Zapadores (UZAP) de entidad tipo Compañía, y en la División con un Batallón de Zapadores encuadrado en una unidad tipo Regimiento, que está formado por un Batallón de Zapadores y los elementos necesarios para organizar la Jefatura de Ingenieros de la División.

Las Compañías tendrán tres Secciones de Zapadores en las Brigadas: Acorazada, de Montaña, de Caballería, y en las tres Brigadas de las FAR, y cuatro en las Brigadas Mecanizadas, para asegurar un apoyo mínimo de una Sección de Zapadores, por Grupo Táctico (GT)

Estas Compañías junto con la Jefatura de Ingenieros formarán las UZAPs. de las Brigadas, al mando de un Comandante de Ingenieros.

El material de cada Unidad, está en concordancia con la GU. a la que apoyan, según sean Unidades Ligeras, Mecanizadas o Acorazadas. (168)

Unidades de Ingenieros de la FMA.



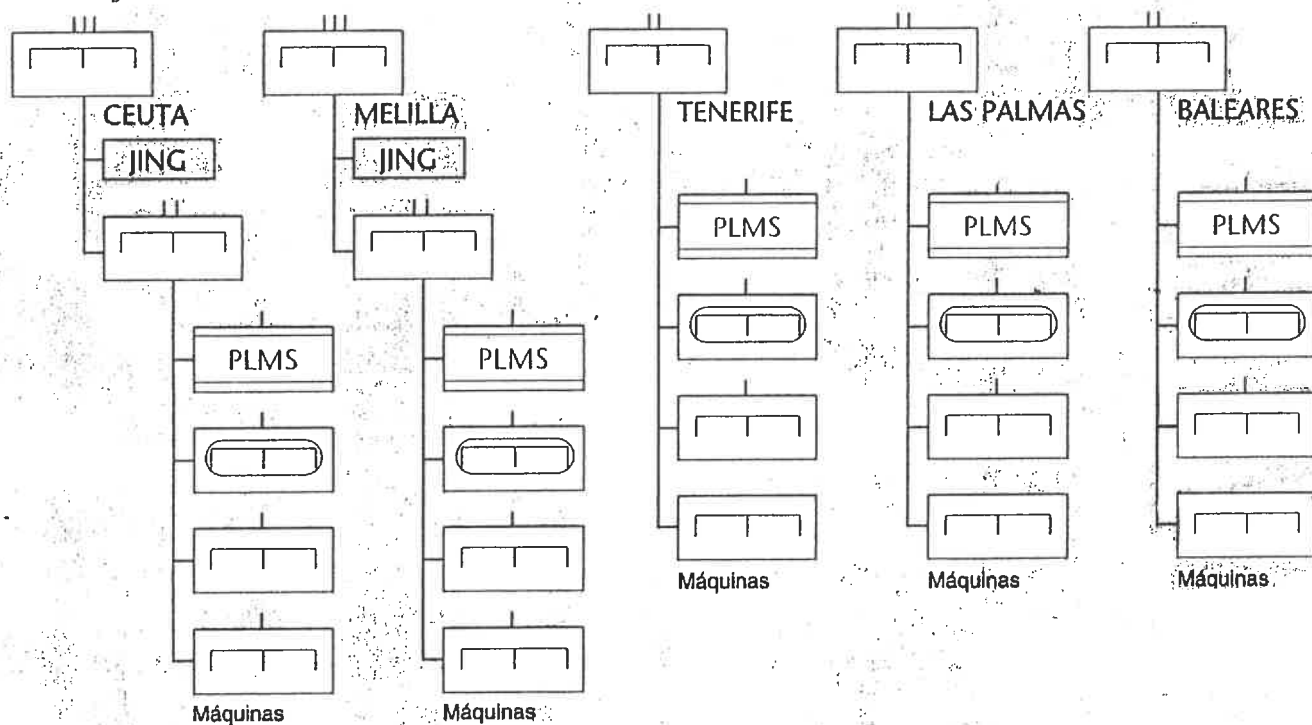
La orgánica que presenta el Regimiento de Especialidades de Ingenieros nº 11(Salamanca), es de dos Batallones, que son: Un Bón. de Caminos y un Bón. de Castrametación.

El Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros nº 12(Zaragoza), cuenta con un Bón. de Pontoneros, un Bón. de Fortificación y un Bón. de Zapadores. Su misión es apoyar a todas las Unidades que conforman la FMA.

Por otro lado, las Unidades de Ingenieros de las FMD, son de tipo Compañía de Zapadores, con cuatro Secciones y elementos necesarios para organizar la Jefatura de Ingenieros de la Brigada. Su material será a base de vehículos blindados sobre ruedas principalmente para actuar en beneficio de los Batallones de Infantería Ligera y de los Grupos Ligeros de Caballería que componen las Brigadas Movilizables, completándose estas Unidades con personal procedente de movilización.

El Regimiento de Ferrocarriles(RFC-13) de las FMD, tiene por misión atender a los transportes por ferrocarril, así como a su infraestructura, con lo que su organigrama podía ser de: Mando y Pl.M., una Pl.M. de Batallón y una Cía. de Explotación, y una Pl.M. de Batallón y una Cía. de Infraestructura.

Las Unidades de Ingenieros de las FDA se constituyen en las guarniciones de Ceuta y Melilla con una Unidad tipo Regimiento de Ingenieros y un Batallón de Transmisiones, y en las Comandancias de Tenerife, Las Palmas y Baleares desplegará un Batallón de Ingenieros (168).



Respecto a las Unidades de Transmisiones, puede aplicarse paralelamente, todo lo dicho para las UZAPs., con las diferencias que se observan en la relación de sus Unidades y otras variaciones más importantes que están en estudio. Previsiblemente algunas de ellas sean: (169)

El RETES-22.-Abandono del Sistema RTM e implantación del Sistema Conjunto de Telecomunicaciones Militares(SCTM), con ~~cinco~~ Sectores(uno por cada nueva R.M. y el del MACAN) y reorganización, por integración de las UTRs.

El REWE-32.-Con:-Centro y Pl.M., en Sevilla

-Sector Zona SUR

-Sector Zona LEVANTE

-Sector Zona CANARIAS

El BSERES.-A cargo de:-Red Especial de Comunicaciones

-Servicio de Megafonía

-Servicio Colombófilo

La UT del MACTAE.-Que se mantiene como en la actualidad en Algeciras, aunque será preciso dotarla de nuevos medios, y con especial importancia para la Jefatura de Transmisiones del Mando de Artillería del Estrecho.

La UT del MAAA-con:-Su Jefatura de Transmisiones propia

-Unidad Táctica de SCTM

-Compañía de CBH

Todas estas Unidades, integradas en el Mando de Transmisiones (MATRANS), forman parte de las FEAC.

Las FMA, en cuanto se refieren a Transmisiones están compuestas como hemos señalado por:

-El RETAC-21(Valencia), constituido probablemente con:

-Mando y Pl.M.

-Dos Batallones de Transmisiones

-Un Batallón de Apoyo a misiones exteriores

-El REWT-31, de ubicación en El Pardo.

-El Regimiento de Transmisiones de la DIMZ(Burgos), compuesto de:

-Jefatura de Transmisiones de la DIMZ

-Batallón de Transmisiones

-Batallón de Guerra Electrónica

-El Batallón de Transmisiones de las FAMET(Colmenar)

-La UT de la FAR, en Madrid.

- (158).-El R.D.1000/1985 de 19 de Junio,había aprobado la nueva situación de Reserva Transitoria y en el Quinquenio siguiente(85-90),habían solicitado la baja en el Servicio Activo 1500 Mandos,según datos del Ministro de Defensa, en interpelación parlamentaria del 3-2-1992,y aunque este número correspondía a los tres Ejércitos también se dejó notar en el Arma de Ingenieros de forma importante.
- (159).-Fuente:Revista "Ejército",nº 656.Art.:"Antecedentes próximos",de D. José A. García Gonzalez.1994.
- (160).-R.D. de 1 de Agosto de 1984(B.O.D.nº 178,del 6 de Agosto).
- (161).-La antigua Agrupación Mixta de Ingenieros de Canarias,pasó a ser Regimiento Mixto de Ingenieros de Canarias en 1975, de quien surgen las Unidades que citamos.
- (162).-La IG-7/86,dispuso que se llamasen Batallones de Ingenieros Regionales(BIR,s.) y que pasasen a depender de los MOR,s.

La dirección de la función logística "Obras",la desempeñaría la Jefatura de Ingenieros Regional y sus misiones específicas se llevarían a cabo en el ámbito territorial de la Región Militar.

En la actualización de la IG-2/91 del EME(agosto del 93) desaparecen estas Unidades.

- (163).-El antiguo Regimiento de Zapadores de C.E.,pasó a denominarse en 1976,Regimiento de Zapadores de la Reserva General y en 1988(IG-4/88 de la 5ª Div.del EME)Regimiento de Especialidades de Ingenieros con la siguiente plantilla:

- M.y Pl.M.
- Cía. de Pl.M. del Regimiento
- Bón.de Caminos con:-M.y Pl.M.
 - Cía.de Pl.M.y Servicios
 - Cía.de Explanación y Afirmados
 - Cía.de Explotación de Recursos Locs.
 - Cía.de Construcción y Puentes
- Bón.de Castrametación con:-M.y Pl.M.
 - Cía.de Pl.M.y Servicios
 - Cía.de Construcción
 - Cía.de Montaje de Prefabricados
 - Cía.de Saneamiento e Instalaciones
- Cía.de Alumbrado
- Cía.de Enmascaramiento
- Cía.de Aerodromos
- Cía.de Puertos
- Cía. contraincendios

- (164).-Que en 1981 había pasado por denominarse Regimiento de la RTM y SE, para integrar la Unidad de la Red Territorial de Mando(RTM).
- (165).-Orden de 5 de Agosto de 1994 del Ministerio de Defensa, publicada en el B.O.D.nº 176 de 8 de Septiembre de 1994.
- (166).-"En definitiva, el Ejército de Tierra contará en el año 2000 con aproximadamente la mitad de Cuadros de Mando(antes:50.000, NORTE=26.900), y la tercera parte de tropa(antes=300.000; NORTE=115.000-de ellos 26.500 de tropa profesional, y 62.100 de reclutamiento-), que tenía a comienzos de los 80"
(Art. citado en Nota 159).
- (167).-La LII promoción de la A.G.M., próxima a terminar sus estudios, ya saldrá especializada en Ingenieros o en Transmisiones.(Memorial de Ingenieros nº 52, de Septiembre de 1995)
- (168).-Este cuadro, como los siguientes referidos a Zapadores, están tomados del Artículo:"Situación de las Unidades de Ingenieros", del Cte.Fontana.Revista "Ejército" nº 666, de Octubre de 1995, así como la mayor parte de la información que damos.
- (169).-Fuente:Artículo "Organización y tendencias futuras de las Unidades de Transmisiones", del Tte.Col. de Ingenieros D. Rafael Mata.Revista "Ejército", 667 de Noviembre de 1995.

=BIBLIOGRAFÍA FUNDAMENTAL=

- (1).-Estudio Histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército.Madrid.1911.
- (2).-Colecciones Legislativas y Diarios Oficiales del Ministerio de la Guerra.
- (3).-Historiales de las Unidades de Ingenieros.Servicio Histórico Militar.Sección Ingenieros.
- (4).-Periódico "las Provincias",de Valencia.Septiembre de 1909. Varios Números.
- (5).-"Memoriales de Ingenieros"Varios números.Época Antigua.
- (6).-"Historial Compendiado del Primer Regimiento de Zapadores-Minadores".Por Eduardo Gallego Ramos.Madrid.1927.Imprenta de Juan Pueyo.
- (7).-"Los primeros tiempos de nuestra Aviación",del Gr1.D.Ramón Salas Larrazabal.Revista "Aeroplano",nº 1-Junio de 1983.
- (8).-"Apuntes para la Historia de la Aerostación Militar".Memoriales de Ingenieros nºs.21,22,y 27 de 1983 y 1985,de D.José I. Mexía Algar.
- (9).-"Aerostación y elementos auxiliares".F.Martinez Sanz y A.Becerra.Colección Bibliográfica Militar.Febrero de 1934.
- (10).-"El Ejército Popular de la República".Gr1.D.Ramón Salas Larrazabal.E.N.1973.
- (11).-"El Grupo Mixto de Ingenieros nº 4 en la Campaña de Liberación",por José M^a. Pinto de la Rosa.Imprenta de A.Romero.Sta. Cruz de Tenerife.1944.
- (12).-"Diccionario Enciclopédico de la Guerra".López Muñiz.1954
- (13).-"Historia Militar de las Transmisiones".Gr1.D.Carlos Laorden Ramos.1981.
- (14).-Almanaque del Militar.José I.San Martín López.Madrid.Varios números.
- (15).-I.G. 150/55 del E.M.C.
I.G. 160/115 del E.M.C.
I.G. 165/142 del E.M.C.
- (16).-Boletín de Información.E.M.E.Julio de 1994.
- (17).-"Síntesis Histórica del Arma de Ingenieros"D.José Carrillo de Albornoz.Memoriales de Ingenieros.Época Moderna.Varios números.
- (18).-Revistas "Ejército".Servicio de Publicaciones del E.M.E. Varios Números.

ORGANIZACIÓN DE LAS TROPAS DE INGENIEROS

ÍNDICE

CAPITULO I

EL SIGLO XIX .- NACIMIENTO Y EVOLUCIÓN DE LAS TROPAS DE INGENIEROS (1802-1904)

- LA CREACIÓN DEL REGIMIENTO REAL 4
- EL NACIMIENTO DE OTROS REGIMIENTOS 6

CAPITULO II

LOS PRINCIPIOS DEL SIGLO XX (DE 1904 a 1909)

- LA ORGANIZACIÓN DE 1904 12
 - Novedades de esta Organización 12
 - Consideraciones a esta Reorganización 13
 - Unidades de Ingenieros que figuran en la Reorganización de 1904. CUADRO 1 15
 - Las Us. de Ingenieros en las Islas y Posesiones del Norte de África 16

CAPITULO III

LA GUERRA DE ÁFRICA Y LA DICTADURA (1909-1930)

- CAMBIOS ORGÁNICOS EN LA PENÍNSULA E ISLAS 17
 - Reorganización 1912 17
 - La Ley de Bases de 1918 y sus consecuencias 19
 - Variaciones en 1927 22
- EL EJÉRCITO DEL PROTECTORADO 23
- LOS CAMBIOS DEL GOBIERNO BERENGUER (1930-1931) 27

CAPITULO IV

LA REPÚBLICA - LA REFORMA AZAÑA Y POSTERIORES (1931-1936)

- VARIACIONES EN LA PENÍNSULA E ISLAS 31
- LAS TROPAS DE INGENIEROS EN ÁFRICA 36

CAPITULO V

LOS GRANDES AVANCES EN LA ORGÁNICA DEL SIGLO XX

- LA EVOLUCIÓN DE LA AERONÁUTICA MILITAR (1904-1936) 38
- CUADRO DE FECHAS MEMORABLES DE LA AERONÁUTICA MILITAR (1884-1936) 45
- LOS CAMBIOS EN EL SERVICIO DE AUTOMOVILISMO 47

CAPITULO VI

LA GUERRA CIVIL.

- DISTRIBUCIÓN DE LAS UNIDADES DE INGENIEROS EN AMBAS ZONAS 54
- REORGANIZACIONES EN LA ZONA REPUBLICANA 55
- LAS UNIDADES DE INGENIEROS EN EL EJÉRCITO NACIONAL 57

CAPITULO VII

LAS ORGANIZACIONES DE LA POSTGUERRA (1939-1960)

- EN LA PENÍNSULA E ISLAS 63
- LOS CAMBIOS EN EL EJÉRCITO DE ÁFRICA 69

CAPITULO VIII

LA MODERNIZACIÓN DEL EJÉRCITO ESPAÑOL (1960-1984)

- LA REFORMA DE 1960 73
- NUEVA ORGANIZACIÓN EN 1965 76

CAPITULO IX

LAS ÚLTIMAS REFORMAS Y LA REDUCCIÓN DEL EJÉRCITO

- LOS PLANES META (1980-84), REORGANIZACIÓN (1990) Y
RETO (1990-93) 87
- EL PLAN NORTE (1994) 92

ESQUEMAS

- Nº 1 ORGANIZACIÓN DE LAS TROPAS DE INGENIEROS
EN LA PENÍNSULA E ISLAS (1802-1936) 102
- Nº 2 ORGANIZACIÓN DE LAS TROPAS DE INGENIEROS
EN LA PENÍNSULA E ISLAS (1939-1995) 103
- Nº 3 ORGANIZACIÓN DE LAS TROPAS DE INGENIEROS EN ÁFRICA 104
- Nº 4 ORGANIZACIÓN DE LAS TROPAS DE AERONÁUTICA
MILITAR (1884-1931) 105