



ACADEMIA DE LAS CIENCIAS
Y LAS ARTES MILITARES

Comunicaciones académicas

En memoria del Centenario de la «laureada» del primer carrista español Mariano García Esteban

Justo Alberto Huerta Barajas

Academia de las Ciencias y las Artes Militares

Sección de Diccionario Biográfico Militar



Una Nación que olvida a sus héroes está condenada a desaparecer por ingratitud. Por ello, con este artículo quiero contribuir a honrar a la memoria de la gesta que el sargento de Infantería D. Mariano García Esteban protagonizó el 5 de junio de 1923 para que no quede en el olvido en este año en que se cumple el centenario de unos hechos gloriosos para las armas de nuestros Ejércitos, y de los que fue protagonista siendo merecedor ser el primer carrista español que ha recibido Cruz Laureada de San Fernando.

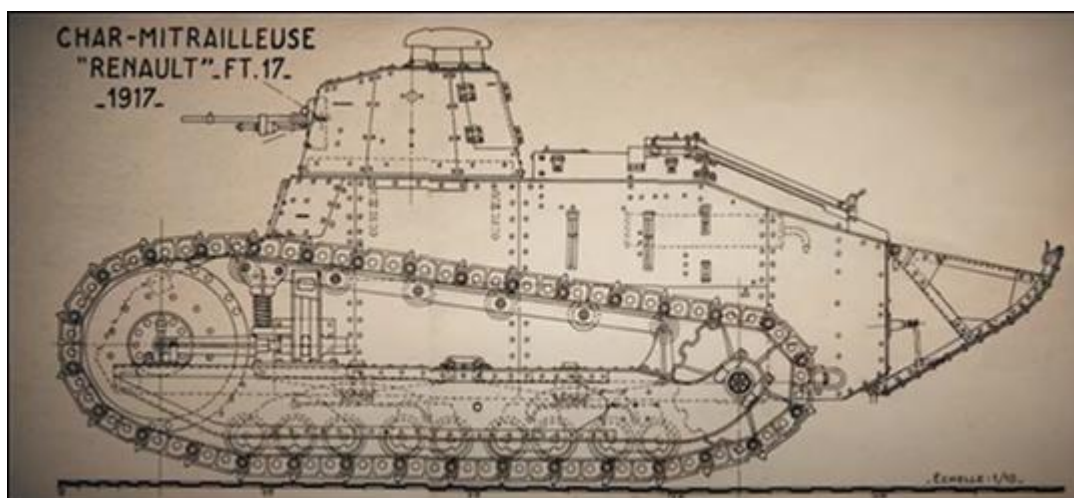
La razón de esas palabras previas es que tras el largo periodo de paz que vive nuestra Patria, se observa la tendencia de nuestra sociedad al olvido de las glorias de nuestros soldados, y con ello, la importancia y significado que representan las acciones que esta condecoración reconoce en la persona de este soldado que llegó al generalato.

La Cruz Laureada de San Fernando es la máxima condecoración militar española, creada en plena Guerra de la Independencia por las Cortes de Cádiz, por el Decreto número LXXXVIII y convalidada por Real Decreto de Fernando VII de 10 de julio de

1815. Siendo ante todo una condecoración al «mérito», ya que está abierta a todo aquel que la mereciese, sin atender a razones de nobleza, cuna o graduación. Hacerse acreedor de esta condecoración supone premiar el valor heroico de hechos o servicios militares, individuales o colectivos, con inminente riesgo de la propia vida y siempre en servicio y beneficio de la Patria como dio con su ejemplo de valor el sargento D. Mariano García Esteban. En consecuencia, es el mejor medio para «honrar el reconocido valor heroico y el muy distinguido, como virtudes que, con abnegación, inducen a acometer acciones excepcionales o extraordinarias, individuales o colectivas, siempre en servicio y beneficio de España».

Si bien, antes de entrar en el relato de estos hechos que conocí de forma directa de la mano de su hijo, mi capitán en la segunda compañía de carros del Regimiento de Infantería *Uad Ras 55* (disuelto en 1986, hoy perviven sus glorias como Batallón de Infantería de Carros de Combate *Uad Ras II/61*, encuadrado en el Regimiento de Infantería Acorazada «Alcázar de Toledo» n.º 61), en el año 1978, del hoy coronel de Infantería retirado D. Jesús García Muñoz, al que agradezco todas sus enseñanzas civiles y militares y por facilitarme toda la documentación personal necesaria para poder elaborar esta semblanza.

Por otra parte, quiero antes de entrar con el relato de los hechos históricos, y que constan en la hoja de servicios del sargento D. Mariano García Esteban, destacar la importancia del medio en que se desarrollan estos hechos gloriosos, la «coraza». La importancia de este sistema de armas vuelve a ponerse de relieve en los momentos actuales como instrumento para frenar las invasiones de Rusia a Ucrania y el ataque terrorista de grupo yihadista Hamás a Israel, en tanto que es un arma indiscutible para su uso táctico en una reacción rápida y con gran potencia de fuego frente a una agresión externa.



Carro Renault FT 17

Al mismo tiempo, no quiero dejar en el olvido el entorno histórico en el empleo de esta nueva arma y que marcó los hechos gloriosos del sargento Mariano García Esteban. Así, conviene recordar, que unos años antes de los hechos que narraremos, el interés por el medio acorazado en España fue fruto del empleo y resultado de los Aliados en el Frente Occidental tras la I Guerra Mundial.

Sin embargo, los países que contaban con estos ingenios no estaban dispuestos a compartir esta tecnología con España. En este contexto, solo Francia accedió a la venta en enero de 1919 de esta nueva arma acorazada y que es motivo de esta semblanza. Llegó a España el 23 de junio de ese mismo año el primer blindado francés Renault FT-17 (FT *Faible Tonnage*). Poco después y fruto del informe de la «Comisión de Artillería para Experiencias, Proyectos y Comprobación del Material de Guerra», se adquirieron por medio de un Real Decreto de agosto de 1919, diez carros Renault más –ocho dotados con ametralladoras *Hotchkiss* y dos con cañón *Puteaux* de 37 mm-. En este mismo año, se adscribieron a la Escuela Central de Tiro de Infantería (Carabanchel-Madrid), donde se realizaron diferentes tipos de pruebas, que concluyeron con una presentación ante S.M. el rey Alfonso XIII en las inmediaciones de la Venta de la Rubia.



Presentación del FT-17 ante S.M. el rey Alfonso XIII (Madrid, 1919)

Pero los acontecimientos del 22 de julio y el 9 de agosto de 1921 en los que los rifeños de Abd el-Krim cercaron el campamento español de *Annual* (a 60 km. de Melilla) y, tras varios días, acabaron con la vida de entre 8000 y 10.000 soldados españoles cuando éstos se retiraban, urgían de medidas extraordinarias.

El día 12 de enero de 1922, se recibió la primera de las 10 unidades del FT-17. El día 9 de marzo del mismo año, se organizó en la Escuela Central de Tiro la «1ª Compañía de Carros Ligeros de Infantería» al mando del Capitán D. Vicente Valero de Bernabé y Casañes.

Después de un periodo muy breve de instrucción, la compañía recibe la orden de trasladarse urgentemente a Melilla, para apoyar la pacificación de la Zona Oriental del Protectorado. La unidad llegaría finalmente a la plaza africana el 13 de marzo de 1922. Al carecer de experiencia en el uso táctico de esta nueva arma, inicialmente los carros fueron empleados para el acompañamiento de las tropas a pie y para proteger los convoyes logísticos. Los procedimientos de combate, al principio prácticamente inexistentes, debieron perfeccionarse conforme la contienda se iba desarrollando.

El 18 de marzo, «la Compañía de Carros de Asalto de Infantería» recibe su bautismo de fuego durante la realización de una operación en la zona de Anwar, en la que combatió junto a unidades de La Legión y cuatro carros de combate *Schneider CA-1* de la Batería de Carros de Asalto de Artillería. En dicho combate fallecería, entre otros, el sargento D. Tomás Amarillo Román, que fue el primer carrista español fallecido en acto de servicio.

Hechas estas consideraciones previas en las que va a acontecer la gesta de nuestro héroe, paramos el relato para conocer sus vicisitudes personales previas. Nacido en Báguena a orillas del río Jiloca (Teruel), el 17 de octubre de 1894, en el seno de una familia de agricultores-ganaderos, su familia con ánimo de mejora se trasladó a la capital de la provincia, al barrio de *El Raval*, lugar donde Mariano curso estudios en las Escuelas Pías, acreditando ser un alumno aventajado, con gran facilidad para la lectura y el estudio.

Siguiendo los pasos de su hermano Antón, ingresó en el mes de marzo de 1915 en el Ejército, sentando plaza como soldado voluntario en el Regimiento de Infantería de Mahón, en el que al año siguiente obtuvo el empleo de cabo y en julio de 1917, el de sargento por elección. En abril de 1919, se incorporó a la Capitanía General de Baleares en Palma de Mallorca como encargado de los «ordenanzas». Es en este destino donde tres hechos van a marcar su trayectoria profesional: por un lado, su preparación para el ingreso en la Academia de Infantería; por otro los conocimientos técnicos de las nuevas armas conocidas como «tanques»; y el tercero la «herida sangrante de Annual».

Como consecuencia, en marzo de 1922 se incorporó a la 3.ª sección de la Escuela Central de Tiro, en Madrid, para el servicio de ametralladoras de los carros ligeros de asalto, en el campamento de Carabanchel en donde realizó el correspondiente curso de instrucción como tirador.

Tras su breve periodo de formación, en abril de ese año se encuadró en la 2.^a Sección de la Compañía de Carros de Asalto, destacada en el campamento de *Dar Drius*, sector de Melilla, bajo las órdenes de su capitán profesor, sirviendo en el «carro núm. 5». En este momento tiene su primera experiencia en combate, al prestar servicio de campaña y participando, en calidad de jefe de carro y ametrallador, en diversas acciones de guerra, como «la retirada de los carros de asalto que habían quedado en las Lomas de Anwar con objeto de trasladar a Dar Drius los restos de los carros volados por el enemigo», siendo citado en varias ocasiones como distinguido en los respectivos partes de operaciones de su unidad, particularmente tras las operaciones de ocupación de *Buhafora*, *Tafersit* y *Tizzi Aza*. Tras varias jornadas de intensos combates, el 31 de mayo combatió en el barranco de *Buhafora*, siendo de nuevo citado como distinguido en la relación unida al parte dado de la operación.

Paremos el relato biográfico de nuestro héroe para poder enmarcar los hechos en el entorno en que se produjeron estos. Después del “Desastre de Annual” en el verano de 1921, el Ejército español comenzó la reconquista del territorio perdido. Bajo la dirección de general Dámaso Berenguer, el 17 de septiembre se ocupa Nador, el 5 de octubre el Tercio de Extranjeros, vanguardia de la brigada Sanjurjo, tomaba las lomas de *Atlalen*, para el día 10 clavar la bandera española en el monte *Gurugú*, el 14 se recuperaba *Zeluán* y el día 24 el *Monte Arruit*. En diciembre se cruzaba el río *Kert* y el 10 de enero se volvió a tomar la posición de *Drius*. De esta forma, el Ejército había restablecido en el Protectorado español la situación previa a julio de 1921.

A finales de octubre de 1922 se llevó a cabo una operación, no exenta de numerosos problemas y dificultades, para ocupar *Tafersit*, *Buhafora* y *Tizzi-Azza*. Esta última posición, a algo menos de 100 kilómetros de Melilla, estaba situada en el interior de un territorio controlado por una cábila rebelde. Se trataba de un collado con un importante valor estratégico.

Durante los últimos días del mes de mayo y los primeros de junio de 1923, las posiciones avanzadas españolas alrededor de *Tizzi-Azza* estaban siendo atacadas de forma constante por miles de rifeños. Varias columnas de socorro luchaban de forma denodada por prestar a los defensores los auxilios que precisaban imperiosamente. Sin embargo, la agreste orografía se aliaba con los sitiadores, lo que hacía que el número de bajas entre las filas españolas creciese de forma incesante. La situación de la posición de *Tizzi-Azza* era crítica y el 5 de junio de 1923 en ella dio su vida el jefe de la Legión, el también laureado en la misma el teniente coronel D. Rafael de Valenzuela y Urzaiz.

Retomamos nuestro relato, y señalar que ante la desesperada situación de *Tizzi Aza* el día 1 de junio se había trazado un plan para «aprovisionar las posiciones y ocupar y fortificar algunos puntos que asegurasen con toda garantía el camino que, en lo sucesivo, seguiría el convoy, batir la harca rebelde echándola de los alrededores y evacuar los heridos y enfermos de aquellas posiciones» decía la orden de operaciones.

Una vez dispuesto el convoy, se estableció que siete columnas abrirían paso y asegurarían el avance a través de las múltiples colinas que rodeaban la posición de *Tizzi Aza*. Para ello, las fuerzas se dividieron en tres grupos. El primero, al mando del coronel Fernández Pérez, estaría formado por cuatro unidades y se encargaría de proteger el flanco izquierdo. El segundo, a las órdenes del coronel Salcedo, lo compondrían dos subgrupos con misión de asegurar las posiciones del ala derecha. Finalmente, un último grupo, dirigido por el general Echagüe, se situaría en reserva.

La «Compañía de Carros de Asalto», formaba parte de una de las cuatro columnas del flanco izquierdo, mandada por el coronel Francisco Ruiz del Portal, dividiendo sus efectivos, a su vez, entre las dos compañías formadas por cuatro blindados dispuestas con un objetivo claro: cubrir el avance de sus compañeros a pie.

El día 4 de junio de 1923, se inicia la operación desde el campamento de *Dar Drius*, pernoctando en el campamento de *Tafaruf*.



Campamento de Dar Drius 1922

Salieron del campamento al alba del 5 de junio. Tras un breve avance, los hombres de *Abd el-Krim* abrieron fuego desde varios barrancos cercanos. La acometida fue especialmente violenta en este flanco izquierdo, donde se hallaban las dos compañías «Renault». Bajo un fuego constante, su capitán, D. José Alfaro Páramo,

no dudó y ordenó a sus ocho carros dirigirse hacia los rifeños para contener y repeler el ataque.

Aproximadamente a las siete y media de la mañana, en medio de un fuego incesante de fusilería, los blindados abrieron un fuego ametrallador intenso sobre los abrigos y parapetos de los rifeños, quienes, lejos de retirarse, se atrincheraron y continuaron lanzando descargas de cartuchería sobre la columna de socorro. Las tripulaciones conocedoras de la suficiencia de su blindaje resistían en aquella posición para evitar que las tropas de Infantería fuesen hostigadas y flanqueadas, asumiendo en todo momento la responsabilidad y el peso del combate.

El fuego se recrudeció sobre los carros, de manera particular, sobre la segunda sección, siendo herido de gravedad su jefe, el alférez Sánchez Zamora y rápidamente evacuado. En aquellos momentos el blindaje de los carros no era estanco y aunque podían resistir los disparos enemigos, tenían también aberturas y mirillas a través de las que podía entrar el fuego enemigo.

La sucesión de mando fue inmediata, y el sargento D. Mariano García Esteban asumió la responsabilidad de la sección, y al mando del carro número 9 avanzó en vanguardia de las tropas, superando en su rápido avance la primera línea enemiga de trincheras de *Loma Roja*, poniéndolo en fuga.

Al observar un emplazamiento desde el cual se iniciaba de nuevo un intenso fuego sobre las tropas españolas, inició la maniobra para batir dicha posición. Alcanzado el objetivo y rebasada la línea enemiga, ordenó a su conductor, el cabo D. Gerardo Moreno Gómez, que hiciese un alto con el doble objetivo de evitar el consumo de combustible y aceite y poder hacer fuego con mayor precisión.

El enemigo estaba parapetado en un morabito a su izquierda, pero apenas comenzado el fuego, fue alcanzado por un proyectil disparado a muy corta distancia que penetró por la mirilla de la torre desde la que observaba a los rifeños. Las graves heridas fueron letales, dando lugar a la pérdida instantánea del ojo derecho y una grave lesión en el izquierdo con pérdida (severa) de la vista que lo dejaría por completo sin vista.

A pesar del dolor y de la falta de visión, el sargento García Esteban, desoyendo a su conductor, decidió mantener la posición y seguir disparando sobre los enemigos. Se sobrepuso al intenso dolor producido por las heridas, conservando en memoria la posición del enemigo y acreditando una fortaleza de espíritu y una abnegación difícilmente igualables. Vendándose el mismo con su pañuelo, continuó haciendo fuego por ráfagas hasta consumir el último cartucho de la nueva cinta que tenía puesta en la ametralladora.

Sin embargo, la osadía de los rifeños, confiados en haber inmovilizado el carro, lo rodearon para apoderarse de él o destruirlo, siendo sorprendidos por la reacción del sargento García Esteban quien causó nuevas bajas y provocó su dispersión definitiva.

Consumida la totalidad de la munición de la cinta, a pesar de la oscuridad en que le había sumido la ceguera, todavía se sobrepuso y realizó movimientos de la torreta y de ametralladora, tratando de ocultar al enemigo su propia baja y la situación de indefensión del vehículo.

En consecuencia, no solo evitó caer en manos enemigas, sino que dio tiempo para la reacción de las tropas españolas. Impedido de continuar en el combate y una vez hecha la señal de «carro baja» por medio de la bandera convenida, ordenó al conductor que lo pusiera en marcha para regresar a las líneas propias, salvando el material y hurtando al enemigo la fácil presa en que el carro se había convertido. Solo entonces consintió su evacuación.

Cuando el sargento García Esteban fue ayudado a salir del carro, se comprobó la gravedad de sus heridas, con su rostro desfigurado, cubierto de sangre por las esquirlas originadas al penetrar el proyectil y la boca de fuego con los bordes de la propia mirilla. Siendo las de mayor gravedad el impacto del proyectil en sus ojos que le ocasionaron un indescriptible dolor y su ceguera total desde el primer momento.



Con todo lo acontecido, sobreponiéndose al sufrimiento, manteniendo su entereza, al recibir la primera cura e interesarse su capitán, D. José Alfaro Páramo, por su estado, le respondió: “Todo sea por la Patria, mi capitán, qué vamos a hacerle”. Ignorante de la gravedad de sus heridas, apremiaba a los sanitarios a curarle para poder volver a la lucha. Evacuado a los campamentos de *Tafaruf* y *Dar Drius*, al día

siguiente se le trasladó a Melilla siendo evacuado 17 de junio al Hospital de la Cruz Roja de San José y Santa Adela en Madrid.



Por estos hechos obtuvo la Medalla Militar individual por Real Orden de 22 de noviembre de 1928 y por otra Real Orden publicada cinco días más tarde, la Cruz Laureada de San Fernando, siendo al mes siguiente ascendido al empleo de suboficial por méritos de guerra. Ambas condecoraciones le serían impuestas por S.M. D. Alfonso XIII en un solemne acto celebrado en el parque del Retiro de Madrid.

El 15 de junio de 1924, fue excluido del servicio por pérdida total de visión, pasando en noviembre del mismo año al Cuerpo de Inválidos, en el que en 1929 alcanzó los empleos de alférez y teniente. En ese año, le fue concedida «la Medalla de Sufrimiento por la Patria como herido en campaña con la pensión mensual de 17,50 pesetas vitalicia».

En 1935 alcanzó el empleo de capitán del referido Cuerpo; en 1945, el de comandante; en 1952, el de teniente coronel, y en 1960, el de coronel, así como el empleo de general de brigada, permaneciendo en Teruel como caballero mutilado absoluto.



La ciudad de Teruel reconoció sus méritos dando a una de sus calles el nombre de *Laureado García Esteban*; y en su lugar de nacimiento, Báguena, del mismo modo como *García Esteban* y con un busto en su plaza de la Iglesia, desde el 31 de agosto de 1964. Falleció en su Teruel, el 14 de agosto de 1971, víspera de la Asunción de la Virgen.

La Cruz Laureada de San Fernando y la medalla Militar Individual del Sargento D. Mariano García Esteban están depositadas por sus familiares en el Regimiento Acorazado Alcázar de Toledo nº 61.

Nota: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad del autor, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares.

© Academia de las Ciencias y las Artes Militares - 2023