

# CINCUENTA ANIVERSARIO DE LA ESPECIALIDAD DE «AUTOMOVILISMO Y MEDIOS ANFIBIOS MECANIZADOS»

Joaquín J. PIÑEIRO CARNEIRO



## Introducción



L 30 de junio de 2012 se cumplieron 50 años de la finalización de los primeros cursos de la especialidad de Automovilismo y Medios Anfibios Mecanizados (AUMAME) para oficiales y suboficiales del Cuerpo de Infantería de Marina (IM), realizados en la Escuela de Aplicación de IM (EAIM). Habían transcurrido seis años desde la llegada de los primeros vehículos, fruto del tratado entre España y los Estados Unidos, que iniciaron la motorización de las unidades de la IM. El haber realizado el primer curso y ejercido la especialidad en varios períodos me motivan a mirar al pasado para exponer algunos recuerdos que dejen constancia de parte de los acontecimientos vividos y

que constituyan una modesta crónica de su evolución, especialmente durante los primeros tiempos.

Esencialmente expondré mis vivencias, centradas en el Grupo Especial de IM (GRUPES), en su sucesor el Tercio de Armada (TEAR), en la Escuela de Aplicación de IM (EAIM) y en la Comandancia General de la misma (COMGEIM), principales protagonistas de cuanto se relaciona con esa especialidad. A los tercios y agrupaciones de la IM también les fueron llegando la motorización y la incorporación de los nuevos especialistas; en ocasiones tuvieron medios en exclusividad, como los vehículos blindados de ruedas *Panhard* (VTTS y AMSS) que recibieron en 1974 y que se encuadraron en la Sección de Blindados de las Unidades de Intervención Rápida, y fueron reemplazados por los BLR *Pegaso*, ya dados de baja.

### Situación del Cuerpo de Infantería de Marina en 1956

En este año, cuando se recibieron los primeros vehículos todo terreno, las especialidades de suboficiales y de clases de tropa de la IM eran Defensa Pasiva y Defensa Antiaérea, que para los oficiales se incluían en una sola (la última coincidió con la primera de AUMAME) y solo había cuatro comandantes en posesión de la especialidad de Automovilismo del Ejército de Tierra. En los restantes empleos, la IM no tenía personal cualificado en la utilización y mantenimiento de estos medios; solo los oficiales procedentes de la Escuela Naval Militar tenían conocimientos elementales de motores y estaban en posesión del permiso de conducir civil de 2.<sup>a</sup> Clase (motocicletas y turismos), por contemplarlo su plan de estudios. En el personal de tropa que se incorporaba a filas eran pocos los que poseían un permiso de conducir civil, y todavía menos los que tenían conocimientos de mecánica. En esos momentos la automoción en España empezaba a crecer, con la fabricación de turismos en Seat y en Renault y de camiones en las factorías de Pegaso y Barreiros.

La situación inicial fue realmente precaria y configuró un punto de partida colmado de carencias y dificultades de toda índole.

### El Grupo Especial de Infantería de Marina (GRUPES) (1957-1969)



*Panhard AML 90 del TERSUR*

El GRUPES, creado por Decreto de 3 de octubre de 1957, al mando de un general de brigada, apoyado por un estado mayor, encuadró al Tercio Sur (TERSUR) y a la EAIM que, sin dejar de desempeñar sus cometidos específicos, tuvieron que acometer nuevas tareas: el estudio y la experimentación de la doctrina y empleo táctico de la IM en la guerra anfibia y la organización, armamento y equipo de sus unidades (1).

---

(1) PIÑEIRO CARNEIRO, Joaquín: *El Grupo Especial de Infantería de Marina*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio 2007, pp. 831-839.



Camión *REO* de 2 ½ toneladas.

### **El Tercio Sur. Creación de la Compañía de Transportes**

El TERSUR encuadró en una Compañía de Transportes todos los vehículos recibidos que, en cifras muy aproximadas, eran 76 *Jeeps* de ¼ t, 34 camiones *Dodge* de ¾ t y 45 camiones *REO* de 2 ½ t, con sus respectivos remolques de ¼, ¾ y 1 ½ toneladas. Este importante número de vehículos planteaba muchos y variados problemas, desde la carencia de hangares y la necesidad de formar conductores hasta los más complejos del mantenimiento.

En la compañía se organizó un taller, con una reducida plantilla, viéndose facilitada su labor por el buen estado de los vehículos, normalmente con averías sencillas, y por disponer de un buen nivel de repuestos. La unidad también abordó la formación de conductores, con buenos resultados a pesar de carecer de vehículos de doble mando y de ayudas a la enseñanza.

### **La Escuela de Aplicación de Infantería de Marina. Nuevas actividades**

#### *Creación de la Escuela y el Tribunal de Exámenes de la Armada*

A finales del año 1959 una disposición ministerial encomendó a la EAIM la formación de conductores mecánicos y la constitución de un Tribunal de

### *TEMAS PROFESIONALES*

Exámenes de conductores de vehículos automóviles que, tras superar las pruebas establecidas para las distintas categorías de los permisos de conducir, quedaba facultado para expedirlos.

#### *Comienzo de los cursos de la especialidad de AUMAME*

En el año académico 1959-1960 de la Escuela de Automovilismo del ET, la Armada consiguió cinco plazas de alumnos para el Curso de Oficiales y cuatro para el de Suboficiales, que fueron complementados en la EAIM con cursillos de doctrina y procedimientos anfibios.

En 1961 fue creada la especialidad de AUMAME, a impartir en la EAIM, donde estaba destinado un comandante de IM especialista, al que confirieron la dirección de la Sección de AUMAME, incorporando un capitán, dos tenientes, un brigada y dos sargentos, recién realizada la especialidad en el ET.

Del 21 de octubre de 1961 al 30 junio de 1962 se desarrollaron los primeros cursos, uno para oficiales y otro para suboficiales. Hubo que superar numerosas dificultades debido a la carencia de material didáctico; no obstante, los resultados fueron satisfactorios. La Sección de AUMAME empezó a impartir la especialidad a todos los niveles, por estar incluida entre las establecidas para las clases de tropa de IM, de las que se eliminaron Defensa Antiaérea y Defensa Pasiva. Fueron los momentos del «encendido de la antorcha» que ha venido pasando de mano en mano durante este medio siglo, llevando a cabo una constante labor de perfeccionamiento y actualización, adecuándose a los nuevos medios y a los cambios en la organización, doctrina y procedimientos de empleo.



*Jeep M38A1 ¼ toneladas.*

Para las prácticas de mantenimiento la Sección de AUMAME montó un taller, pero es importante destacar que siempre contó con el apoyo inestimable del GRUPES y posteriormente del TEAR, con una colaboración inmejorable de las compañías de transportes, tractores anfibios y carros de combate y la de los talleres de mantenimiento, que eran un aula más para la enseñanza de la especialidad.

#### *Potenciación de la Escuela de Conductores de la Armada*

En el año 1966 se modificó en España la legislación de los permisos de conducir, estableciendo nuevas categorías y determinando las pruebas a superar para su obtención. La Escuela de Conductores de la Armada, radicada en la EAIM y encuadrada en la Sección de AUMAME, después de pasar una serie de controles oficiales, fue facultada por orden ministerial (2) para llevar a cabo la enseñanza de los conductores de vehículos a motor de la Armada y poder expedir los correspondientes permisos. Fue un hito muy importante porque no solo dio el espaldarazo a la tarea que se venía realizando, sino que también constituyó un gran impulso que se tradujo en disponer de más medios y ayudas a la enseñanza y produjo un notable incremento del número de alumnos.

#### *Inclusión del estudio de los carros de combate en la Especialidad de AUMAME*

En mayo de 1967 se incluyeron en los planes de estudio de los cursos de AUMAME el empleo y mantenimiento de los carros de combate, lo que ampliaba la participación de estos especialistas en la maniobra táctica. Ocasionó mayor carga lectiva, pero resultó ser un verdadero acicate, evidenciado por la dedicación e ilusión observadas en los alumnos, tanto durante el estudio teórico como en el desarrollo de las prácticas de conducción, en las tareas de mantenimiento y en los ejercicios de tiro.

#### **El Grupo de Apoyo. Creación de nuevas unidades**

El Grupo de Apoyo, bajo el mando de un teniente coronel, fue creado en mayo de 1961 y encuadró a todas las unidades de apoyo de combate y de apoyo logístico que causaron baja en el TERSUR.

---

(2) Orden Ministerial núm. 1882/66 de 29 de abril 1966 (Diario Oficial del Ministerio de Marina, núm. 100 de 3 de mayo 1966.

## TEMAS PROFESIONALES

A lo largo del tiempo fueron llegando nuevos vehículos, como los *M-274* de ½ t («mulas mecánicas»), ambulancias *Dodge* de ¾ t, camiones especiales (cisterna, taller, frigorífico, grúa), pero la incorporación de determinados medios fue originando la creación de nuevas unidades, como veremos a continuación.

### *Sección de Camiones Anfibios*

En el año 1961 llegaron los camiones anfibios de 2 ½ t, los *Duck*, que constituyeron una sección encuadrada en la Compañía de Transportes.

La capacidad de movimiento en la mar que proporcionaban estos vehículos, aunque esencialmente estaban concebidos para desarrollar tareas logísticas, fue utilizada en plan táctico en el movimiento buque-costa, en las primeras olas de horario fijo, como si fueran tractores anfibios de asalto. El primer desembarco importante en el que actuaron fue en la Operación FOCA en aguas de la bahía de Alcudia, en Mallorca, el 19 de junio de 1961; fue un ejercicio anfibio muy importante, presenciado por el jefe del Estado.

### *Compañía de Tractores Anfibios y Unidad de Vehículos Anfibios*

En octubre de 1963 llegaron los tractores anfibios de asalto *LVT-4*, con los que se formó una compañía. Estaban en su último tercio de vida, pero eran los primeros vehículos de cadena de nuestra IM y con ellos se alcanzaban mejores prestaciones en la mar para el movimiento buque-costa en las olas de asalto, así como gran movilidad en tierra para profundizar y apoyar a las unidades de fusileros hasta la proximidad de sus objetivos. Con ellos la especialidad empezaba a completar su contenido en lo referente a «medios anfibios mecanizados» y ampliaba su participación en la maniobra táctica, hasta entonces muy ceñida a la logística. Participaron en el STEEL PIKE, el gran ejercicio anfibio combinado hispano-norteamericano que se desarrolló a finales del mes de octubre de 1964 en las playas de la provincia de Huelva.

Tomó la denominación de Unidad de Vehículos Anfibios al integrar a la Sección de Camiones Anfibios. Al crearse el TEAR, la Unidad se integró en el Grupo Mecanizado Anfibio (GMA) de la Agrupación de Apoyo de Combate (AAC.). Los *LVT-4* causaron baja en 1972 al llegar los *LVT-7*, y anteriormente lo hicieron los camiones anfibios.

### *Sección de Cañones Autopropulsados Contracarro*

En enero de 1965 llegaron cinco cañones autopropulsados Escorpión, formándose una sección que se integró en la Compañía Contracarro, que tenía

otras dos secciones de cañones sin retroceso de 106 mm sobre vehículos de ruedas todoterreno. Los *Escorpión*, con un cañón de 90 mm, eran vehículos de cadenas con baja silueta y gran movilidad en todoterreno. Proporcionaban una rápida y potente reacción en la defensa contracarro, completando a distancia la existente con los cañones sin retroceso. Tenían el inconveniente de escasa capacidad de vadeo (1'10 metros).

#### *Compañía de Carros de Combate*

Fue muy importante la incorporación en 1966 de 17 carros de combate *M-48*, con los que se formó una compañía que se encuadró en el Grupo de Apoyo. Su armamento principal era un cañón de 90 mm y venía a proporcionar la necesaria potencia de fuego y de choque de la que carecíamos.

La operatividad de esta unidad la facilitó enormemente el apoyo recibido en marzo de 1967 de un equipo de adiestramiento de la IM de los Estados Unidos (USMC) que, con la colaboración de la EAIM, impartió un curso teórico-práctico, que incluyó la realización de ejercicios de tiro real en el Campamento «Álvarez de Sotomayor» (Almería). Fueron alumnos de este curso los mandos de la compañía y jefes, oficiales y suboficiales del TEAR y de la EAIM. Al constituirse el TEAR la compañía se integró en el GMA de la AAC. A principios de la década de los ochenta comenzó un *overhaul* de los *M-48*, y su vida operativa se prolongó hasta finales del siglo xx. Actualmente



Carro de combate de Infantería de Marina *M-48*.

## *TEMAS PROFESIONALES*

la compañía está encuadrada en el Batallón Mecanizado de Desembarco de la Brigada de Infantería de Marina (BRIMAR), dotado con carros de combate *M-60 A3*.

### **El Tercio de Armada (1969/2012)**

#### *Creación del TEAR*

El TEAR fue creado por el Decreto 1148/68, de 21 de mayo, «Reorganización de la IM», que sería completado por la Orden Ministerial de 13 de enero de 1970, que le devolvía al Cuerpo su misión anfibia original, y la Fuerza de Desembarco pasaba a ser el núcleo fundamental de la Infantería de Marina. El TEAR empezó a estructurarse el 19 julio de 1969, encuadrando a la mayoría de las unidades del GRUPES, que quedó disuelto, y en ese momento el TERSUR y la EAIM, ya independientes, se centraron en ejercer sus misiones específicas. El TEAR, bajo el mando de un general de brigada de IM, quedó constituido por el Cuartel General, la Agrupación de Desembarco (AD), la Agrupación de Apoyo de Combate (AAC) y la Agrupación de Apoyo Logístico (AAL); las dos últimas encuadraron las unidades del extinguido Grupo de Apoyo.

#### *Evolución orgánica del TEAR*

La organización inicial es la que mas perduró, hasta la adopción de la actual. Hubo un paréntesis, iniciado en el mes de marzo de 1984, en el que se adoptó la formada por un cuartel general, la Agrupación Anfibia de IM (AGAIM), la Agrupación de Adiestramiento (AGAD), la Agrupación de Base y el Grupo Logístico de Combate (GRULOC), pero al cabo de unos cuatro años se volvió a la organización anterior.

En la segunda mitad de la década de los noventa adoptó la organización actual, que está constituida por la Secretaría General, la BRIMAR y la Unidad de Base.

En las cuatro décadas transcurridas desde la creación del TEAR se han producido diversas circunstancias con influencia en la especialidad de AUMAME, unas relacionadas con los cambios de modelo en los reemplazos de vehículos, otras motivadas por la incorporación de nuevos medios, pero estimo que las mayores dificultades se han encontrado en atender con eficacia las numerosas actuaciones en misiones de paz realizadas lejos de España.

#### *Los talleres de mantenimiento*

Con la distribución de los vehículos entre el Cuartel General y las agrupaciones, estas unidades organizaron talleres para atender al mantenimiento



preventivo y correctivo limitado. La AAC montó un taller de mantenimiento de vehículos de cadenas, y para los de ruedas la AAL potenció el que tenía, para poder atender a reparaciones de mayor nivel.

En la actualidad el TEAR tiene orgánicamente dos escalones de mantenimiento:

- El primer escalón, de carácter preventivo y correctivo limitado, que se realiza en las unidades tipo batallón.
- El segundo escalón, que ejecuta tareas preventivas y correctivas hasta el nivel permitido. El TEAR es la única unidad de la IM que tiene este escalón.

Tienen bien definidas las tareas que pueden realizar. Los vehículos que no puede reparar el segundo escalón deben pasar al tercero o cuarto escalón, según proceda.

El mantenimiento en campaña se fija para cada operación, teniendo en cuenta la organización operativa que vaya a apoyar y considerando diversos factores (entidad de la fuerza, las condiciones, el carácter y la duración de la misión, el alejamiento de la base, etc.). En principio para una unidad de nivel batallón estará constituido por su primer escalón de mantenimiento; no obstante podría ser reforzado con personal o equipos del segundo escalón del TEAR, esto será normal cuando se trate de un batallón reforzado que actúe independiente, al que se le asignará una Unidad de Apoyo de Servicios de Combate (UASC) para incrementar su capacidad de mantenimiento. Normalmente el segundo escalón de mantenimiento en campaña solo se organizará cuando despliegue la BRIMAR.

#### *Incorporación de los tractores anfibios de asalto LVT-7*

En el año 1972 se incorporaron al TEAR los LVT-7 en tres versiones: dos LVTC (de mando, con un buen sistema de comunicaciones), 16 LVTP (de personal, con capacidad para 25 hombres con su armamento y equipo de combate) y un LVTR (de recuperación). Con antelación cinco oficiales, cinco suboficiales y cinco cabos primeros realizaron un curso de mantenimiento y manejo del LVT-7 en Camp Lejeune (Carolina del Norte), quienes regresaron a bordo del buque dique de desembarco (LSD) USS *Pensacola* con la mayor parte de estos vehículos, desembarcándolos en la Base Naval de Rota. En una segunda remesa llegaron los restantes y, como ya quedó indicado, sustituyeron a los LVT-4. Poco tiempo después un capitán, dos cabos primeros y dos funcionarios civiles mecánicos de la AAC hicieron un curso de mantenimiento en Camp Pendleton, San Diego (California).

#### *TEMAS PROFESIONALES*

La incorporación de los *LVT-7*, que entraron en servicio casi al mismo tiempo que los del USMC, por delante de otros países aliados, fue un salto extraordinario en nuestra modernización, ya que mejoraron acusadísimamente las prestaciones que nos daban los *LVT-4*, tanto para la navegación como para el movimiento en todo tipo de terreno, con mayor protección para el personal y buen sistema de comunicaciones. Estos medios son imprescindibles para la Fuerza de Desembarco y su utilización ha sido continua e intensa. Se puede decir que actúan en cuantos ejercicios y operaciones realiza el TEAR.

En 1989 comenzó un *overhaul* de los *LVT-7* sin modificar sus características originales. En 1997 se inició un importante proceso de modernización, para transformarlos en *AAV-7*, que incrementa su velocidad de navegación a 16 nudos, sin perder su magnífica movilidad en tierra, donde superan los 60 km/h. Actualmente la compañía está encuadrada en el Grupo de Armas Especiales de la BRIMAR.

#### *El Batallón Mecanizado de Desembarco de la BRIMAR*

Este Batallón tiene dos compañías de fusileros mecanizados con el vehículo de combate de Infantería (VCI) *Piraña III 8 x 8*, y una compañía de carros de combate dotada con el *M-60 A3*. Es una unidad potente, con excelente capacidad de fuego y movimiento en todoterreno, que ofrece una gran versatilidad para su empleo.

#### **Otros acontecimientos a señalar**

#### *El Reglamento de Mantenimiento de la Fuerza Naval e Instalaciones de Apoyo*

Aprobado en el año 1981, este reglamento fue muy importante. En el capítulo tercero de su título primero, trata de las «peculiaridades del mantenimiento en las unidades de IM», y sienta las bases para abordar los problemas que había.

#### *Análisis global del Cuerpo de IM realizado por la COMGEIM*

En el año 1982 la COMGEIM le expuso al AJEMA un profundo análisis global del Cuerpo de Infantería, con consideraciones críticas a la situación existente con objeto de resolver sus problemas. En el ámbito de la logística, el

objetivo era conseguir la integración orgánica de la logística de la IM en los distintos organismos de la Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada (JAL). Consecuencia de ello los primeros pasos se tradujeron en:

- La inclusión de jefes de IM para atender los problemas específicos del Cuerpo, en la estructura de la JAL: Órgano de Jefatura, Subdirección de Mantenimiento (SUBDEM), Subdirección de Construcciones (SUBDEC) y en la Dirección de Aprovisionamiento y Transportes (DAT).
- La publicación en 1983 de la Instrucción núm. 17 del AJAL, «Reglamento de Mantenimiento para las Unidades de Infantería de Marina», que clarificó las normas de ejecución en los escalones de mantenimiento.

Aún quedaba mucho trabajo por hacer, pero el camino ya estaba iniciado y, paso a paso, se fueron realizando otras acciones de perfeccionamiento y adecuación, evidenciando lo que dijo el poeta: «caminante, no hay camino, se hace camino al andar». La situación actual la podemos ver en el artículo que cito, cuya lectura recomiendo (3).

#### *Programas de potenciación de la Fuerza de Infantería de Marina*

En octubre de 1983, en el Cuartel General de la Armada y en presencia del AJEMA, la COMGEIM le expuso al ministro de Defensa los «Programas para la potenciación de la Fuerza de IM», de los que cabe citar:

- *Tractores anfibios de asalto LVT-7 A1*. Fue aprobado pero en los últimos pasos de su tramitación lo canceló el Ministerio de Defensa.
- *Vehículos de ruedas*. Llevó a cabo la adquisición de los necesarios para realizar los reemplazos y atendió a la compra de los primeros *Hummer*.
- *Carros de combate ligeros*. Se compraron los vehículos de combate con armamento pesado *Scorpion* que llegaron al TEAR en 1985, organizándose una compañía que se encuadró en el GMA de la AAC. Ya causaron baja.

---

(3) MANSO PORTO, José María: «La SASIM. Programas de modernización y mantenimiento de la Fuerza de Infantería de Marina». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Agosto-septiembre 2011, pp. 283-294.



*Obus ATP 155 mm con vehículo de municionamiento (FAASV).*

### **Reflexión final**

Este breve relato ha querido reflejar la permanente evolución de la Especialidad de AUMAME, desde un precario inicio hasta alcanzar los momentos actuales, considerando que su consolidación se alcanzó rápidamente con anterioridad a la creación del TEAR, lo que permitió asimilar el empleo de nuevos medios y la creación de nuevas unidades.

Han transcurrido más de tres lustros desde que dejé la vida militar activa y, aunque me intereso por todo cuanto afecta a la Armada, hay circunstancias, hechos y vicisitudes que desconozco. Por este motivo no he querido tocar algunos temas, como el de la repercusión que, al alejarse del TEAR, ha podido tener en la formación de los especialistas de AUMAME el traslado a Cartagena de la Escuela de IM. En este período me alegró ver el cumplimiento de la mayoría de los programas propuestos, al conocer otros nuevos que potenciaban a las unidades y la integración en la cadena logística de la Armada.

Dejo constancia de mi sincero aprecio a cuantos he tenido la oportunidad de conocer estudiando o desempeñando la especialidad de AUMAME porque, en las muchas ocasiones que tuve, pude observar en la mayoría gran dedica-

ción, afán de superación y un encomiable espíritu de sacrificio. Al evocar el pasado he visto que muchos ya han zarpado para la eternidad. Para ellos una oración y mi emocionado recuerdo; que descansen en paz.

Finalizo con el ferviente deseo de que nuestras unidades sigan desempeñando sus misiones con la eficacia y brillantez con que vienen cumpliendo, para mayor orgullo de la Infantería de Marina y de la Armada y, como siempre, en el mejor servicio a España.



Sección de CSR sobre Land Rover.





Adiestramiento de la Unidad de Reconocimiento de la BRIMAR . (Foto: F. Herráiz Gracia).