

UNA VISIÓN DE FUTURO SOBRE EL GRUPO DE MOVILIDAD ANFIBIA DE LA BRIGADA DE INFANTERÍA DE MARINA

Segundo MARTÍNEZ MARTÍNEZ



Demasiado trabajo de pala es mejor que demasiado poco.

Erwin Rommel.

The amphibious landing is the most powerful tool we have.

Douglas MacArthur.



L Grupo de Movilidad Anfibia (GRUMA) de la Brigada de Infantería de Marina, creado en el año 2005 como Grupo de Armas Especiales y que adoptó su actual denominación en marzo de 2010, es una unidad única y exclusiva de la Brigada de Infantería de Marina (BRIMAR), ya que cuenta con gran parte de los medios que aportan a esta su capacidad anfibia, una característica que la diferencia definitivamente del resto de brigadas del Ejército de Tierra. La organización actual es la que se puede ver en la figura 1.

Como vemos, sus unidades tipo compañía, bastante heterogéneas entre sí, aportan tres capacidades muy diferentes y con poca o ninguna relación entre ellas: apoyo a la movilidad, contramovilidad y protección (Compañía de Zapadores y ciertos elementos de la Compañía de Plana Mayor y Servicios), movilidad en la mar (vectores para el movimiento buque-costa por medio de los vehículos de asalto anfibia y las embarcaciones de asalto) y capacidad anti-mecanizada de largo alcance (Compañía de Armas Contra-carro).

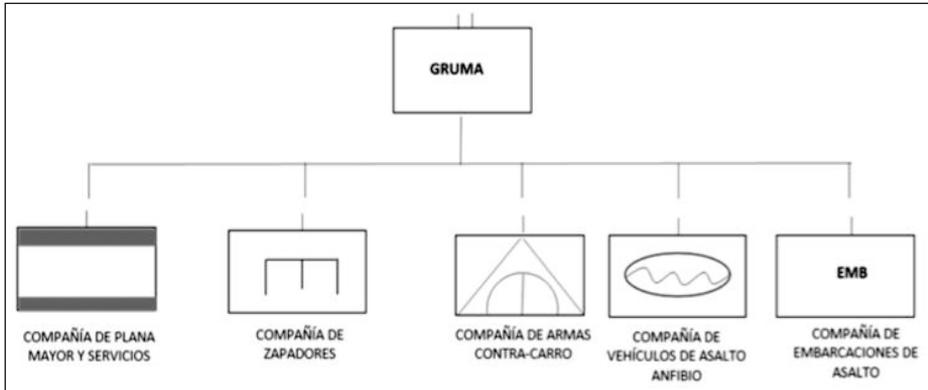


Figura 1. Organigrama actual del Grupo de Movilidad Anfibia.

Todo ello hace que el GRUMA sea una unidad de carácter orgánico y no operativo, sin un cometido táctico en operaciones, puesto que su misión no es otra que mantener a los capacitadores mencionados permanentemente alistados para ser integrados en aquellas organizaciones operativas que se constituyan.

Movilidad, contramovilidad y protección

Desde la creación del Grupo Especial de Infantería de Marina en 1954, y tras cada una de las reorganizaciones que han llevado al Tercio de Armada hasta la situación actual, la Fuerza de Desembarco de la Infantería de Marina nunca ha contado con una unidad de Zapadores de entidad superior a compañía.

Las unidades de Zapadores (ingenieros en el ámbito del Ejército de Tierra) proporcionan las capacidades de apoyo a la movilidad (reducción de obstáculos naturales o artificiales, tales como campos de minas, zanjas contracarro, láminas de agua, etc.), apoyo a la contramovilidad (instalación de obstrucciones que dificulten la movilidad del adversario) y protección (actividades que incrementan el grado de protección de la fuerza, tales como obras de fortificación, desactivación de artefactos explosivos improvisados, defensa NBQ-R, etcétera).

Cabe preguntarse cuáles fueron los motivos por los que, incluso en tiempos en los que el recurso de personal no constituía un factor limitativo de carácter tan decisivo como lo es hoy en día, nunca se planteó la necesidad operativa de contar con un Batallón de Zapadores en el TEAR, al igual que las brigadas de los Ejércitos de Tierra de cualquier país del mundo.



Figura 2. Vehículos de combate de zapadores *Piraña III*, con implemento de arado antiminas y pala empujadora. (Foto: Armada española).

Uno puede pensar que dado que el principal cometido de la Brigada de Infantería de Marina es el de constituirse en Fuerza de Desembarco para la ejecución de operaciones anfibas, en las que se seleccionarían durante el planeamiento sectores de desembarco tan alejados de zonas en las que exista una presencia confirmada de fuerzas enemigas como sea posible para permitir alcanzar los objetivos marcados antes de que estas pudiesen reaccionar, que además la inteligencia disponible confirmaría la inexistencia de obstáculos en playa y en las direcciones de ataque o ejes de progresión, y que la permanencia en tierra, debido a limitaciones fundamentalmente de carácter logístico, no sería superior de 48/72 horas antes de reembarcar una vez cumplida la misión, una única Compañía de Zapadores podría ser suficiente en apoyo de la Brigada para las necesidades de esta, ya que, por un lado, no sería muy probable encontrarse con un elevado grado de organización del terreno y además bastaría con alcanzar las condiciones de mínima defensa sin ser precisas obras de fortificación de entidad, dado el escaso tiempo que la Fuerza de Desembarco habría de permanecer en tierra.

Este razonamiento, que podría haber sido válido a mediados del siglo pasado, en la actualidad precisa de una profunda revisión, pues el mero hecho de pertenecer a la Alianza Atlántica o a la SIAF-SILF abre la posibilidad de participar en operaciones anfibas de gran entidad con una mayor capacidad de apoyo logístico, y por tanto, con una mayor permanencia en tierra, a lo que hay que sumar la más que probable participación en opera-

ciones de mantenimiento de la paz o ayuda humanitaria, de naturaleza fundamentalmente terrestre, encuadrados en unidades multinacionales o del Ejército de Tierra.

Por otro lado, teniendo en cuenta los posibles escenarios que se barajan hoy día, el adversario al que hubiéramos de enfrentarnos sería seguramente de naturaleza asimétrica o híbrida, y de todos es sabido que este tipo de enemigo hace un amplio uso de artefactos explosivos improvisados (IED), por lo que la capacidad para detectarlos y neutralizarlos se ha tornado en crítica para el éxito en las operaciones.

También es cierto que actualmente se han desarrollado dos nuevos tipos de operaciones en las que el papel de los zapadores y de especialistas EOD, NBQ-R y WIT (1) es decisivo: las operaciones de limpieza de rutas (RC) (2) y las de búsqueda militar (MS) (3). Aunque no son exclusivas de ambientes con amenaza asimétrica o híbrida, es en estos donde su ejecución es más necesaria, y desde luego fundamental, para el cumplimiento de la misión.

Por si todo lo anterior fuera poco, otro de los escenarios más probables de actuación de la BRIMAR es en las operaciones de mantenimiento de la paz y de ayuda humanitaria, en las que los medios de apoyo general de Zapadores cobran una significación extraordinaria por cuanto no solamente contribuyen a la reparación o mejora de las infraestructuras y retirada de escombros, sino que además pueden proporcionar servicios de campamento para personas desplazadas en situación de calamidad.

(1) WIT: Weapons Intelligence Team. Es una organización temporal compuesta normalmente por un operador EOD, un especialista en TTP del adversario y un policía naval, y que tiene por misión la obtención de pruebas forenses tras un incidente IED y durante la ejecución de una operación de búsqueda militar.

(2) Las operaciones de limpieza de rutas tienen por objeto garantizar la libertad de movimientos de las unidades propias en un área determinada, mediante la detección y, si procede, la neutralización de IED colocados en las vías de comunicación habitualmente empleadas por la Fuerza. Para ello, se constituyen unidades de limpieza de ruta (ULR), organizaciones operativas cuyo núcleo generador es habitualmente una Sección de Zapadores de Combate Mecanizada, a la que se asignan equipos EOD, soporte vital avanzado, RPAS, equipos cinológicos, etcétera.

(3) Las operaciones de búsqueda militar son fundamentales para la eficacia de la lucha C-IED, ya que con ellas se pretende localizar cachés y laboratorios de fabricación de IED, no solo para privar al adversario de los medios y sustancias explosivas aprehendidas, sino sobre todo para la recolección de datos y demás información clave sobre redes, financiación, apoyo social y técnicas de elaboración de este tipo de artefactos, que será posteriormente transformada en inteligencia con la que poder combatirlos con mayor eficacia en el futuro, pues la lucha C-IED no consiste únicamente en la neutralización del artefacto, sino sobre todo en el ataque a redes o, lo que es lo mismo, en la desarticulación de toda la infraestructura que rodea a las organizaciones que los emplean.

La Compañía de Zapadores

La Compañía de Zapadores del GRUMA (Cía. ZAP) consta orgánicamente de su Plana Mayor, tres Secciones de Zapadores de Combate (dos ligeras y una mecanizada sobre VCZ (4) y una de Zapadores de Apoyo General.

La Sección de Zapadores de Combate es la unidad mínima de empleo de zapadores (únicamente en circunstancias excepcionales puede fragmentarse y solo para la ejecución de cometidos muy específicos) y tiene capacidad de apertura de brechas y reducción de obstáculos, tendido de campos de minas (CMAS) y preparación y ejecución de demoliciones en apoyo a la movilidad o contramovilidad. También cuenta con capacidad de reconocimiento de artefactos explosivos (EOR) y de zapadores (viabilidad, materiales y medios de zapadores aprovechables existentes en la zona, etcétera).

En el combate ofensivo, las secciones de Zapadores se emplean generalmente de forma descentralizada, es decir, asignando al menos una de ellas a cada uno de los grupos tácticos que se constituyan. En el combate defensivo, el método es la centralización o, lo que es lo mismo, mantener las tres secciones bajo el mando táctico del general comandante de la BRIMAR.

Aunque la compañía cuenta con numeroso material específico (arados de superficie y palas empujadoras instalados en los VCZ, detectores magnéticos y georradar, diversos medios de apertura de brechas y balizamiento de pasillos, etc.), adolece de ciertas carencias, fundamentalmente sembradores de minas automáticos, rodillos antiminas, georradares autopropulsados para la detección de IED en ruta, vehículos con brazo de investigación y cámaras día/noche de alta resolución para la identificación de indicios de IED a distancia y vehículos lanzapuentes (VLP).

La Sección de Apoyo General de Zapadores cuenta con maquinaria pesada y medios para el movimiento de tierras y despeje de zonas arboladas, así como para castrametación: palas empujadoras o *bulldozers*, palas cargadoras, retroexcavadoras, horquillas elevadoras, volquetes y módulos de servicio de campamento (tales como plantas generadoras, módulos de ablución y duchas, W. C., entre otros).

Con estos medios, la Sección de Apoyo General puede llevar a cabo tareas de apoyo a la movilidad (reparación o mejora de infraestructura vial, acondicionamiento de zonas de toma para helicópteros), a la contramovilidad (levantamiento de taludes o fosos contracarro y otros obstáculos), protección (excavación de fortificaciones colectivas) y otras actividades de carácter

(4) VCZ: Vehículo de Combate de Zapadores. En el caso del Tercio de Armada, se trata del 8X8 *MOWAG Piraña III*, con una configuración adaptada a las necesidades de este tipo de unidades y dotado de un implemento Pearson (arado barreminas de superficie o pala empujadora).

logístico relacionadas con la castrametación (instalación de servicios de campamento).

Al igual que las secciones de Combate, la de Apoyo General también sufre algunas carencias; por un lado, la ausencia de blindaje de la maquinaria existente, un aspecto crucial en el entorno en el que se realizan las operaciones actualmente, donde la falta de líneas ha eliminado el concepto de «retaguardia», y por el otro, la no disponibilidad de maquinaria específica para la apertura, reparación o mantenimiento de vías de comunicación (motoniveladoras, compactadores-vibradores, mototraíllas y humectadoras).

La Sección de Apoyo General opera siempre centralizada, en apoyo de toda la Brigada o de la organización operativa que en su momento se constituya.

La Sección de Desactivación de Explosivos (SEDEX)



Figura 3. Operador EOD portando el traje de protección pesado EOD-9.
(Foto: Armada española).

La SEDEX es una unidad relativamente moderna, puesto que se creó en el año 2007. Aunque inicialmente formó parte de la Compañía de Zapadores, actualmente está encuadrada en la Compañía de Plana Mayor y Servicios del GRUMA.

En plantilla cuenta con dos Grupos de Desactivación (GEDE), cada uno de ellos compuesto por dos Equipos de Desactivación (EDE), dotados de personal especializado en técnicas de desactivación de artefactos explosivos (operadores EOD) o de reconocimiento (auxiliares EOR), dotados, entre otros sistemas, de robots de desactivación.

Es una unidad fundamental en las operaciones actuales, no solo por su capacidad de desactivación de IED y UXO, sino también en el ámbito de la obtención de inteligencia relacionada con dichos artefactos, pudiendo formar parte su personal de

los equipos WIT (Weapons Intelligence Teams), cuyo cometido es fundamentalmente la recogida de evidencias que, una vez analizadas, puedan contribuir a la realización de estudios post-exposición.

Su mayor debilidad radica en que no dispone de un vehículo especializado dotado de la protección y medios especializados necesarios (brazo de investigación, cámaras día/noche de alta resolución, etc.), y que estuviera configurado y adaptado a las necesidades operativas de este tipo de unidades (transporte seguro de los robots de desactivación, cargas explosivas y demás material específico). No obstante, está prevista la adquisición de un vehículo de este tipo a medio plazo, dentro del programa VAMTAC (Vehículo de Alta Movilidad Táctica).

La Sección de Defensa NBQ-R

Esta sección cuenta con capacidad de detección, reconocimiento, análisis, predicción y descontaminación NBQ-R, pudiendo apoyar a un Batallón Reforzado de Desembarco de manera dedicada o a la Brigada en su conjunto con las prioridades que se establezcan.

Las carencias más importantes de esta unidad son la no disponibilidad de vehículos orgánicos, por lo que depende de medios de transporte asignados para desplazarse, así como la escasez de equipos de detección y la escasa capacidad de las estaciones de descontaminación disponibles.

Órganos de asesoramiento y control

El GRUMA tiene capacidad para alistar y desplegar una Jefatura de Ingenieros (JING), órgano que, formando parte del Estado Mayor o Plana Mayor Especial, es el responsable de asesorar al comandante durante el planeamiento y ejecución de las operaciones sobre todos aquellos asuntos relacionados con la actividad de las unidades de Zapadores, así como de gestionarlas y controlarlas.

De la JING dependen, por un lado, la Célula de Control EOD (CCEOD), compuesta por personal especialista y cuya misión es asesorar y gestionar las unidades EOD disponibles, y por otro, la Célula de Control NBQ-R, que hace lo propio en el ámbito de la defensa NBQ-R. La JING se dimensiona en función de la entidad de la organización operativa a la que apoya.

Movilidad anfibia

Dos son las unidades que aportan esta capacidad dentro del GRUMA: la Compañía de Vehículos de Asalto Anfibio (VAA), dotada de las conocidas AAV-7A1, y la de Embarcaciones de Asalto (EMBAS), dotada de lanchas semirrígidas *Duarry Supercat* (SCAT).



Figura. 4. Vehículos de asalto anfibio AAV-7A1 dirigiéndose hacia la playa.
(Foto: Miguel Ángel Bravo Iglesias).

Ambas unidades son únicas en las Fuerzas Armadas españolas y podemos decir, sin temor a equivocarnos, que son las que la convierten a la BRIMAR en una unidad única en su clase.

Las AAV son vehículos de combate de Infantería, con la diferencia de que cuentan con la extraordinaria capacidad de navegar, siendo capaces, por tanto, de efectuar directamente el movimiento buque-objetivo. La versión de transporte de tropas puede movilizar a 18 infantes de Marina completamente equipados, mientras que la de comunicaciones proporciona capacidad de mando y control a un Batallón Reforzado de Desembarco y, en su versión de recuperación, puede operar como taller de campaña para efectuar tareas de mantenimiento de primer escalón y algunas de segundo, siendo capaz incluso de sustituir un bloque motor completo. Actualmente están en proceso de sustitución a medio plazo por la versión AAV-7A1 RAM-RS (5).

Por otro lado, las SCAT pueden transportar ocho infantes de Marina totalmente equipados a 40 nudos desde más allá del horizonte, constituyendo un medio especialmente indicado para llevar a cabo operaciones de preasalto

(5) RAM-RS: Reliability, Availability, Maintainability-Rebuild to Standard. Se trata de una versión mejorada de la AAV-7A1, cuyas diferencias fundamentales son una transmisión y tren de rodaje mejorado y un motor un 30 por 100 más potente, contando también con la posibilidad de dotarle de blindaje añadido.

(*prelanding*) gracias a su gran discreción. Se prevé sustituirlas en el corto plazo por embarcaciones ZODIAC *Milpro* SRMN-600, de similares características.

Existen en el TEAR otras dos unidades cuyos cometidos guardan relación con el movimiento buque-costa (MBC): la Compañía de Organización y Movimiento en Playa, orgánica del Grupo de Apoyo y Servicios de Combate, y la Compañía de Reconocimiento, perteneciente al Batallón del Cuartel General.

La primera de ellas, que ya en su día fue transferida al GRUMA aunque volvió a su unidad de origen, tiene como misión facilitar la movilidad en playa de los diferentes vehículos, recuperarlos si fuera preciso, gestionar el tráfico y habilitar las salidas de playa en caso necesario con la ayuda de zapadores, apoyar a las lanchas de desembarco en la salida de varada (también con medios de zapadores) e instalar la Zona de Apoyo de Playa, primer órgano logístico en tierra, la cual será operada por destacamentos de las compañías de Aprovisionamiento, Mantenimiento y Sanidad del GASC. También es la responsable del control de todas las unidades, vehículos, medios y aprovisionamientos que llegan a la playa desde los buques anfibios y de los que salen desde esta hacia aquellos, manteniendo un enlace permanente con el Grupo TAC-LOG (6).

La segunda cuenta con 10 embarcaciones zódiacs *F-470*, un medio sutil empleado para insertar unidades de reconocimiento con capacidad para efectuar estudios hidrográficos de la playa e informar de las condiciones de rompiente para la varada de los diferentes medios de desembarco. El mantenimiento de primer y segundo escalón de estas embarcaciones es responsabilidad del GRUMA, y es realizado por personal de la Compañía EMBAS.

El Grupo de Movilidad Anfibia de la BRIMAR: ¿una organización adecuada?

Las Fuerzas Armadas y todas las unidades que las componen, dado su carácter público o de servicio a la sociedad, se estructuran desde un punto de vista instrumental, o sea: el diseño de la organización formal del Sector Público se basa en medios y fines, de los cuales emanan los procedimientos o conductas de sus miembros (7). Desde un punto de vista militar, los fines no

(6) Órgano que, a bordo del Buque de Control Primario, tiene como cometido asegurar que el flujo de unidades y aprovisionamientos sea el adecuado para apoyar de la forma más eficaz posible a las unidades que se encuentran en tierra durante el desarrollo de una operación anfibia.

(7) CHRISTENSEN, Tom; LAEGREID, Per; RONESS, Paul G.; ARNE ROVIK, Kjell: *Organization Theory and the Public Sector. Instrument, Culture and Myth*. Routledge, Taylor and Francis Group. Nueva York, 2007, p. 20.

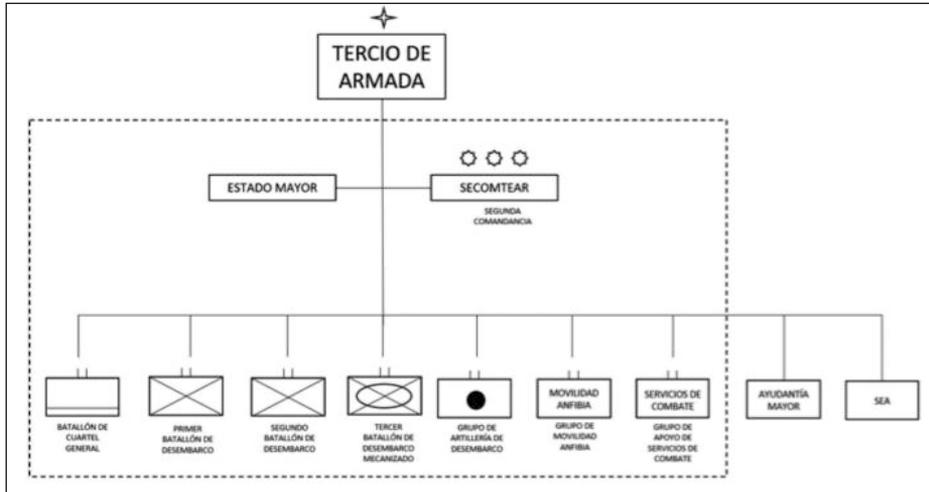


Figura 5. Organigrama actual del Tercio de Armada.

son más que las capacidades operativas que estas unidades proporcionan, enmarcadas en cada una de las diferentes funciones de combate (8).

La BRIMAR es una gran unidad muy heterogénea, y en dicha característica radica su flexibilidad, ya que agrupa una amplia gama de capacidades para poder hacer frente con garantías de éxito prácticamente a cualquier amenaza que se le presente.

La organización de la BRIMAR (que se contempla, como parte del TEAR, dentro del área enmarcada con trazo de guiones de la figura 5) nos muestra una serie de grupos o batallones cuya contribución al esfuerzo de la gran unidad a la que sirven se concentra en un área concreta de actividad o función de combate (maniobra, apoyo de fuegos y de servicios de combate), salvo dos de ellas: el Batallón de Cuartel General (BCG) y el Grupo de Movilidad Anfibia (GRUMA).

EL BCG actúa en la esfera de la función de combate Mando y Control (proporcionando a la BRIMAR todos los medios y personal necesarios para ejercerlo con eficacia) e Inteligencia (por medio de las compañías de Reconocimiento e Inteligencia). Es la unidad mediante la cual el comandante de la

(8) Las funciones de combate son, según la PD1-001 (Empleo de la Fuerza Terrestre): Mando y Control, Inteligencia, Maniobra, Fuegos, Apoyo Logístico y Protección. La PDC-01 (Doctrina de empleo de las FF. AA.), orientada al nivel estratégico y operacional, incluye las funciones de combate Información y Cooperación Cívico-Militar, no aplicables en principio a lo tratado en este artículo.

BRIMAR influye *directamente* en el combate, siendo este quien asigna los cometidos a las compañías que lo componen.

Los batallones de Cuartel General están presentes en todas las brigadas del Ejército de Tierra y de los de otros países y su existencia es necesaria y plenamente justificada a pesar de su heterogeneidad.

Como ya dijimos en un principio, el GRUMA es la unidad responsable de garantizar la movilidad, contramovilidad (función de combate Maniobra) y protección del resto de unidades de combate de la BRIMAR, apoyar su capacidad de maniobra en tierra y en la mar y contribuir al esfuerzo contra-carro de toda la Brigada.

Pueden apreciarse por tanto dos áreas de actividad diferenciadas: apoyo a la movilidad en tierra y en la mar. Es la Compañía de Armas Contra-carro —incorporada al GRUMA en 2013 procedente del Batallón Mecanizado tras la llegada del sistema SPIKE LR— la que de ningún modo encaja en un grupo cuya principal función, como su propio nombre indica, es proporcionar o facilitar la movilidad (en tierra o en la mar) al resto de unidades de la BRIMAR.

A la vista de los escenarios reales y probables en los que actualmente se desarrolla la mayor parte de las operaciones terrestres (amenaza IED, en el caso de guerra híbrida o asimétrica, y necesidad de apoyo general de Zapadores en el caso de operaciones de mantenimiento de la paz o ayuda humanitaria), es evidente que el apoyo de Zapadores del que dispone hoy día la BRIMAR no es en absoluto suficiente, no tanto por la carencia de determina-



Figura 6. Embarcación de asalto *Duarry Supercat*. (Foto: Armada española).

dos medios específicos, sino sobre todo porque la única unidad disponible es una compañía, situación que se agrava aún más debido al escaso grado de cobertura de plantilla y que en la práctica limita esta capacidad a un apoyo casi testimonial.

Tampoco hay que olvidar que en el Grupo de Apoyo de Servicios de Combate (GASC) se encuadra, como ya hemos dicho, la Compañía de Organización y Movimiento en Playa (OMP), una unidad de carácter eminentemente anfibia con una doble responsabilidad: logística (control de las unidades y aprovisionamientos que llegan y salen de playa y gestión de la Zona de Apoyo de Playa, primer órgano logístico que se constituye en una operación anfibia), y de apoyo a la movilidad en playa (control de movimiento de vehículos, gestión de las salidas de playa, recuperación de vehículos y apoyo a las embarcaciones en la salida de varada).

En el año 2008, la Compañía de OMP se integró en el GRUMA con una nueva denominación, Compañía de Movimiento en Playa y Apoyo General (MPAG), mediante la fusión de la propia Compañía de OMP con la Sección de Apoyo General de la Compañía de Zapadores, en un primer intento por constituir el germen de un batallón de Zapadores; pero tras cinco años regresó al GASC con su anterior denominación, donde sigue ubicada actualmente.

Primeras conclusiones

A la vista de todo lo expresado hasta el momento, parece absolutamente necesario contar con un batallón de Zapadores para asegurar la movilidad de la BRIMAR, sobre todo en el campo de batalla actual, donde la amenaza IED está siempre presente. Pero su creación requeriría un incremento de plantilla de aproximadamente 100/150 infantes de Marina, personal que no puede ser detráido de otras unidades.

Por otro lado, también parece lógico que se constituya un verdadero Grupo de Movilidad Anfibia, una nueva unidad que aglutine todos los medios y unidades de la BRIMAR empleados para salvar el obstáculo que la mar supone en la consecución de los objetivos establecidos en cualquier operación anfibia. Aunque en menor medida, la creación de esta unidad también precisará de nuevos efectivos, sobre todo para dotarla de su correspondiente Plana Mayor.

Pero de todos es sabido el dicho «de donde no hay, no se puede sacar». Por tanto, plantear soluciones basadas en un incremento de las plantillas es del todo ilusorio e irrealizable en tanto no se apruebe un aumento de los efectivos totales de personal de las FF. AA., algo que no parece que vaya a materializarse a corto plazo. Sin embargo, tampoco es menos cierto que «el movimiento se demuestra andando», y sería muy conveniente dar un primer paso que, a «coste cero» de personal, colocase al GRUMA en el trampolín desde el cual alcanzar el objetivo final.

Una aproximación a las posibles soluciones

Como ya se ha comentado, no se puede pretender tener un batallón de Zapadores a partir de una sola compañía, pero sí dar un primer paso que permita crear una segunda compañía de Zapadores, en este caso de apoyo, mediante la reorganización de las unidades existentes, de tal manera que pudieran ser consideradas el núcleo del futuro y soñado batallón.

Para ello, en primer lugar, y dado que la Compañía de Armas Contra-carro no tiene un encuadre lógico en el GRUMA ni desde el punto de vista operativo ni desde el administrativo, y puesto que es una compañía que, en operaciones, estará siempre a disposición del comandante de la Brigada, su encaje más lógico se vislumbra en el BCG, del mismo modo que en el resto de brigadas del Ejército de Tierra y de otros ejércitos.

Las tres secciones de Zapadores de Combate de la actual Compañía de Zapadores pueden constituir por sí mismas una compañía de Zapadores de Combate mixta (dos secciones ligeras y una mecanizada), como ya hicieron en 2013 al crearse la Compañía MPAG.

Con la Sección de Apoyo General de Zapadores, actualmente encuadrada en la Compañía de Zapadores, la SEDEX y la Sección de Defensa NBQ-R (actualmente formando parte de la Compañía de Plana Mayor y Servicios), sería posible constituir la citada Compañía de Apoyo de Zapadores.

Ambas compañías de Zapadores (Combate y Apoyo) proporcionarían a la Brigada la capacidad de apoyo a la movilidad en tierra, contramovilidad y protección.



Figura 7. Robot de desactivación de explosivos *Theodor*. (Foto: Jorge Valdés Rodríguez).

Hemos dicho que la organización que se está proponiendo es un paso intermedio de transición hacia la creación, en un futuro, de un batallón de Zapadores. Por tal motivo, de momento, tanto la Compañía de AAV como la de EMBAS habrían de seguir formando parte del GRUMA. Ambas continuarían siendo los vectores orgánicos de la Brigada para el MBC, proporcionando la necesaria movilidad en la mar, llegando incluso hasta los objetivos marcados en la caso de las AAV.

La Compañía OMP podría integrarse de nuevo en el GRUMA, sin cambiar su denominación, dado su carácter eminentemente anfíbio, constituyendo el elemento de conexión entre el apoyo a la movilidad en tierra y el apoyo a la movilidad en la mar.

De este modo, el GRUMA atendería únicamente dos áreas de actividad: apoyo a la movilidad en tierra, contramovilidad y protección (Compañías de Zapadores de Combate y de Apoyo de Zapadores) y apoyo a la movilidad en la mar (Compañía de VAA y EMBAS), con la Compañía de OMP como pivote entre ambas en playa. Lógicamente se mantendría la de PLM y SV, aunque disminuida, dado su carácter eminentemente administrativo, puesto que aún no existiría una necesidad de mando y control al seguir en esa etapa el GRUMA como una unidad puramente orgánica.

La figura 8 muestra un posible organigrama de la propuesta.

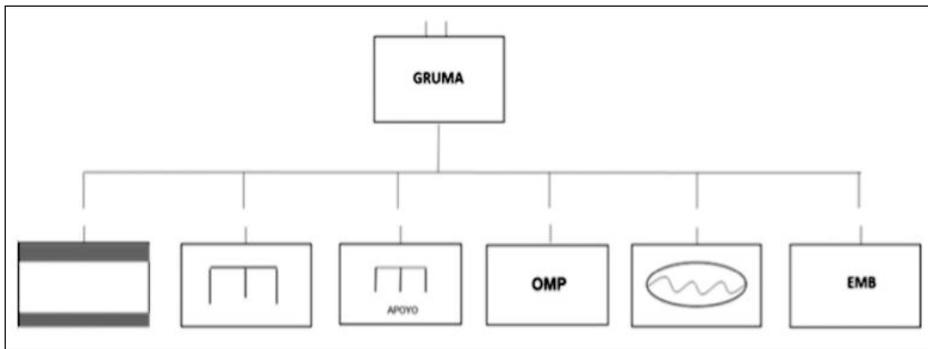


Figura 8. Organigrama de la propuesta objeto de este artículo una vez transferida la Compañía de Armas Contra-carro al Batallón del Cuartel General, creada la Compañía de Apoyo de Zapadores e integrada la Compañía de Organización y Movimiento en Playa.

La siguiente fase es ya más hipotética y supondría la creación de una tercera compañía de Zapadores de Combate y un refuerzo de la Plana Mayor para dotarla de capacidad de Mando y Control, conformándose definitivamente un batallón de Zapadores (una compañía de PLM y SV, una de Zapadores de combate ligera, una de Zapadores de combate mecanizada, una de Apoyo de Zapadores y otra de OMP).

Como acción derivada, ello obligaría a reasignar las compañías de AAV y EMBAS a otras unidades, o bien a crear una nueva unidad enfocada exclusivamente al MBC, un verdadero «Grupo de Movilidad Anfibia».

En el primero de los casos, lo más lógico sería asignar las AAV a uno de los dos batallones de desembarco ligeros, que *de facto* se convertiría en un batallón mecanizado pesado, mientras que las EMBAS podrían ser transferidas al otro, que se podría especializar en inserción por medios sutiles aéreos y de superficie, quedando el tercero como actualmente, mecanizado sobre el VCI *Piraña* (Batallón Mecanizado Medio sobre Ruedas). El único problema de esta línea de acción es que con 19 AAV únicamente se podrían mecanizar dos compañías y serían precisos ocho vehículos adicionales para mecanizar a todo un batallón.

En el segundo podría plantearse la creación de una unidad al estilo del 539 SQN de los Royal Marines, el cual, al mando de un teniente coronel, está asignado a la 3.^a Brigada de Comandos (el equivalente a nuestro TEAR) y cuenta con *LCVP Mk5* (9), *ORC (Offshore Raiding Crafts)* (10), *RRC (Rigid Raiding Crafts)* (11) e *IRC (Inflatable Raiding Crafts)* (12) y también con vehículos anfibios *Viking BvS10* (similares a los que emplea el Regimiento de Cazadores de Montaña «Galicia 64», pero de mayores prestaciones). El 539 SQN depende orgánicamente del 1.st Assault Group (13).

En nuestro caso se podría aspirar a agrupar todos los medios anfibios del TEAR (AAV, EMBAS y F470, estas últimas actualmente a cargo de la Compañía de Reconocimiento del BCG) en una sola unidad de entidad batallón, dotándole de capacidades adicionales, como por ejemplo *ORC* artilladas

(9) *LCVP Mk5*: con 15,5 m de eslora y 4,3 de manga, puede transportar 35 marines completamente equipados o un vehículo *Viking*. Alcanza los 25 nudos y tiene una autonomía de 210 NM. Hay 19 unidades en servicio en los Royal Marines.

(10) *ORC*: similar a las *SCAT*, aunque de mayor porte. Tiene una eslora de nueve metros y alcanzan los 36 nudos. Existen dos versiones: *ACV (Aft Console Variant)* —que cuenta con un montaje doble de 7,62 mm/montaje simple de 12,7 en proa y puede transportar ocho marines— y la *MCV (Mid Console Variant)* —dedicada a proporcionar apoyo de fuegos y que cuenta con dos montajes dobles de 7,62mm/un montaje simple de 12,7, uno en proa y otro en popa. Hay 39 unidades en servicio en los Royal Marines.

(11) *Rigid Raider Mk3*: parecido a las *SCAT* pero con casco rígido de fibra de vidrio. Tiene una eslora de seis metros y alcanzan los 33 nudos. Al igual que las *SCAT*, pueden transportar ocho marines.

(12) *IRC*: similares a las zódiac *F470*.

(13) El 539 SQN, aunque asignado a la 3.rd CDO BDE, orgánicamente depende del 1.st Assault Group. Dicha unidad, equivalente a nuestro GRUPLA, agrupa *LCU Mk10*, *LCVP*, *ORC*, *RRC* e *IRC*; está al mando de un coronel y todas las dotaciones pertenecen a los Royal Marines. Además del 539 SQN, el 1.st Assault Group cuenta con otros tres escuadrones, mandados por un comandante, que dotan de medios anfibios a cada uno de los tres *LPD* de la Royal Navy.



Fig. 9. Bulldozer Caterpillar D6T XL. (Foto: Andrés Moreiro López).

similares a las empleadas por los Royal Marines. La Compañía de OMP podría pasar a depender también de esta unidad, e incluso podrían mantenerse en servicio las 14 SCAT tras la recepción de las zódiacs *Milpro SRNM-600*, ya que en 2009 se les sustituyeron los cascos, y entre 2010 y 2014 se cambiaron los antiguos motores de dos tiempos por unos nuevos de cuatro tiempos.

Esta segunda opción parece más práctica y realizable.

A modo de conclusión

Aunque los zapadores han de seguir siendo capaces de cumplir con sus cometidos tradicionales, tales como la apertura de brechas, instalación de campos de minas o ejecución de obras de fortificación, hoy en día realizan actividades en apoyo de la movilidad y de la protección de la Fuerza orientadas en gran medida hacia la lucha C-IED. La naturaleza de las operaciones actuales, que exige controlar amplias zonas de terreno sin la existencia de líneas de confrontación y donde la amenaza puede surgir en cualquier momento y lugar en forma de IED, hace que los zapadores sean extremadamente relevantes en el desarrollo del combate moderno. Es por ello por lo que una sola compañía resulta insuficiente para afrontar las necesidades de toda una brigada en este ámbito.

Por otro lado, el reagrupamiento de todas las unidades relacionadas de uno u otro modo con el MBC en una sola unidad de entidad grupo se traduciría en una mayor eficiencia en la gestión de los medios anfibios y en la ejecución de las correspondientes tareas de mantenimiento de primer y segundo escalón, permitiendo además constituir las células TAC-LOG que sean precisas, dimensionadas en función de la entidad de la Fuerza de Desembarco.

Sin embargo, puesto que hace tan solo cinco años que la Compañía de OMP regresó al GASC tras haber pasado cinco años en el GRUMA con la denominación de MPAG, y dado que «orden + contraorden = desorden», quizá no sea el mejor momento para deshacer aquel movimiento y parece más prudente esperar a que se constituya la unidad mencionada en el párrafo anterior.

Este artículo no es más que una visión a medio y largo plazo que intenta presentar una posible evolución del GRUMA hacia un futuro batallón de Zapadores en dos fases: una primera, que se podría acometer de inmediato, en la que se reorganizaría el GRUMA en una unidad un tanto más homogénea que la actual, con un coste mínimo de personal y material para, posteriormente y cuando la disponibilidad de recursos humanos y materiales lo permitiese, constituir un batallón de Zapadores, dejando al GRUMA la gestión de la totalidad de los medios anfibios de la Brigada.

De este modo, las misiones y cometidos de las dos nuevas unidades quedarían perfectamente definidas, proporcionando a la Fuerza de Desembarco un apoyo de Zapadores dimensionado y adaptado a sus necesidades, centralizado en un batallón específicamente diseñado para ello, y además la posibilidad de moverse por la mar desde los buques hasta los objetivos o hasta la playa sin necesidad de apoyo en tierra ni dependencia de las mareas.

