

El Desarrollo De la Infantería de Marina



Por

Luis BRAVO B.
Capitán de Fragata
Armada de Chile



La historia del soldado a bordo de los buques de guerra se remonta a los orígenes de la marina de guerra misma. Y ello es lógico, ya que el buque de combate de la más remota antigüedad, la nave de remos, sólo tuvo dos armas a su disposición: el espolón de bronce y el infante provisto de arma blanca.

No es posible establecer con certeza cuándo el buque armado en guerra hizo su aparición en los mares. La primera batalla naval de la historia, la de Pelusio, localidad costera cercana a lo que hoy es Port Said, tuvo lugar el año 1200 antes de Cristo, entre las fuerzas navales egipcias al mando del Faraón Ramsés III y la flota coligada de libios, sirios y filisteos. Pero el ejercicio del dominio del mar en su forma militar ya había sido practicado con anterioridad: las inscripciones jeroglíficas relatan que a comienzos del tercer milenio antes de nuestra era, quizás hacia el año 2700, ocho naves del Faraón Sahure asaltaron las costas de Siria, regresando con un cuantioso botín. ¿Fue ésta la primera incursión anfibia de la historia de la humanidad?

El infante embarcado y el espolón reinaron como armas navales principales por espacio de 40 siglos. Hubo intentos de emplear otras armas a bordo, armas arrojadas y el legendario "fuego griego"; pero la poca eficacia de las primeras no les permitió sobrepasar la etapa experimental, y en cuanto al último, desapareció en el tiempo como uno de los secretos militares mejor guardados de la historia, o quizás como uno de los mitos que han alcanzado mayor verosimilitud.

El buque de remos, manteniendo a través de su larga existencia al soldado y al espolón como armas primarias, evolucionó de las pequeñas y débiles naves egipcias al birreme greco-fenicio, al trimreme greco-romano, y finalmente a la galera, que nació poco después del año 1000 de nuestra era.

Cuando hacia el año 1300 el cañón hizo su aparición a bordo, no reemplazó en las galeras al soldado ni al espolón como armas principales de ataque, sino que se sumó a ellos como un tercer elemento. Por otra parte, estando las bandas del buque ocupadas por los galeotes y los remos, sólo pudo ser montado a proa, en un reducido número de piezas.

Como la propulsión normal en combate era el remo, la táctica naval de la época era simple: consistía en embestir de proa el adversario descargando sobre él a corta distancia los cañones, varios de ellos "pedreros", muy ruidosos pero poco efectivos, y tratar luego de espolonearlo. La fase final del encuentro, y a menudo la decisiva, era la lucha cuerpo a cuerpo entre los soldados de ambos buques. Así el combate naval era muy similar al terrestre, pasando los buques a ser sólo plataformas destinadas a posibilitar la lucha entre soldados.

Contra lo que pueda creerse, los soldados embarcados no oficiaron normalmente el papel de verdugos con respecto a los galeotes; esta función era cumplida por los tripulantes de la galera que se alternaban entre la jarcia y el látigo según se navegara a vela o remo.

Cuando el desarrollo de la artillería, de la ciencia de la construcción naval y del conocimiento de la navegación a vela hizo posible la construcción de buques de alto bordo, cuyo medio único de propulsión era el viento y cuya arma primaria era el cañón, y que resultaron ser indiscutiblemente más aptos para enfrentar la mar oceánica que las gale-





ras, los "buques largos" se refugiaron en el Mediterráneo a vivir su lento ocaso, que tras 40 siglos de reinado requirió de 4 más para llegar a su fin.

Con las galeras desapareció el espolón, pero el infante embarcado, aunque desplazado de su papel preponderante en el combate naval, sobrevivió en los "buques redondos", como se denominó a los veleros. Y ello por varias razones: primero porque fue él quien en varias marinas operó primitivamente la artillería, luego porque el abordaje, y por ende la lucha cuerpo a cuerpo, no quedaba descartado por la adopción de la vela y el cañón, y finalmente porque pasó a asumir nuevas funciones.

Estas funciones fueron las inherentes a una pequeña fuerza militar embarcada, vale decir, incursiones en territorio adversario, ocupación de posesiones de ultramar en la época de los grandes descubrimientos geográficos y custodia de presas y prisioneros. En ese mismo período, cuando debido a la duración e inseguridad de los viajes y a las duras condiciones de vida a bordo los tripulantes escaseaban, se recurrió en algunos países al enganche forzoso de tripulaciones, faena en la que el soldado jugaba un importante papel, ya que era él quien efectuaba las levas, y luego, manteniéndose con las armas en la mano en torno

a los oficiales agrupados a popa, aseguraba durante las largas navegaciones la disciplina a bordo de su nave.

Con el tiempo el enganche forzoso fue desapareciendo, y el hombre de mar fue perfeccionando su preparación, por lo que pronto pasó a operar la artillería de los buques y a tomar parte como combatiente en los abordajes. La función del soldado embarcado comenzó entonces a encuadrarse en el papel guarnicional en que ha perdurado a bordo hasta hoy.

Más tarde el advenimiento del vapor en la propulsión y del metal en la construcción naval, no variaron fundamentalmente el papel que el soldado tenía hasta entonces en las marinas de guerra.

Pero estos adelantos trajeron el retorno del espolón en los buques, y siendo el abordaje una forma de lucha aún no descartada en las Marinas del siglo XIX, infante y espolón volvieron a encontrarse en la guerra naval como en los viejos tiempos del remo.

Sin embargo el creciente perfeccionamiento de la artillería naval pronto hizo inconveniente el empleo de estos métodos anacrónicos de combate, y la vuelta al pasado tocó a su fin.

En todo este largo período de la historia naval que someramente hemos re-

cordado, los soldados embarcados provinieron generalmente de tropas de ejército asignadas expresamente a las marinas con el fin de conformar las guarniciones de los buques, aún cuando algunos países, como Estados Unidos, crearon cuerpos especializados de Tropas de Marina, independientes de los ejércitos terrestres, desde fines del siglo XVIII y comienzos del XIX.

En nuestro caso nacional las guarniciones de la Armada provinieron durante casi un siglo de unidades del Ejército asignadas a la Institución, y en tal condición combatieron a bordo de nuestros buques de guerra en los diferentes conflictos que debió afrontar el país desde su independencia. Los héroes que de allí surgieron fueron por tanto héroes navales, y es la Armada quien perpetúa su memoria dando sus nombres a buques y cuarteles. Sólo a comienzos del siglo actual, esta fuerza que ha ostentado diferentes denominaciones en su trayectoria nacional, pasó a depender orgánicamente de la Armada.

ro no exigían antaño naturalmente la preparación y especialización que hoy exigen; y ello por múltiples razones, entre las que cabe destacar la menor reacción de la tierra sobre el mar, lo que hacía de la vía marítima, para quien pudiera dominarla, una línea de operaciones con bastante menos complicaciones que las que hoy presenta.

Sea como fuere, es necesario destacar que con mayor o menor dificultad, con mayor o menor preparación, con necesidad de elementos humanos y materiales especializados o sin ella, el ejercicio militar del dominio del mar por excelencia ha sido siempre la capacidad propia de llevar la guerra hasta las costas adversarias.

La conquista del Dominio del Mar, para ser resolutiva en la guerra, requiere que este dominio, sea ejercido en toda su plenitud.

Una nación posee efectivamente Poder Naval cuando sus flotas pueden transportar Fuerzas Militares por mar,

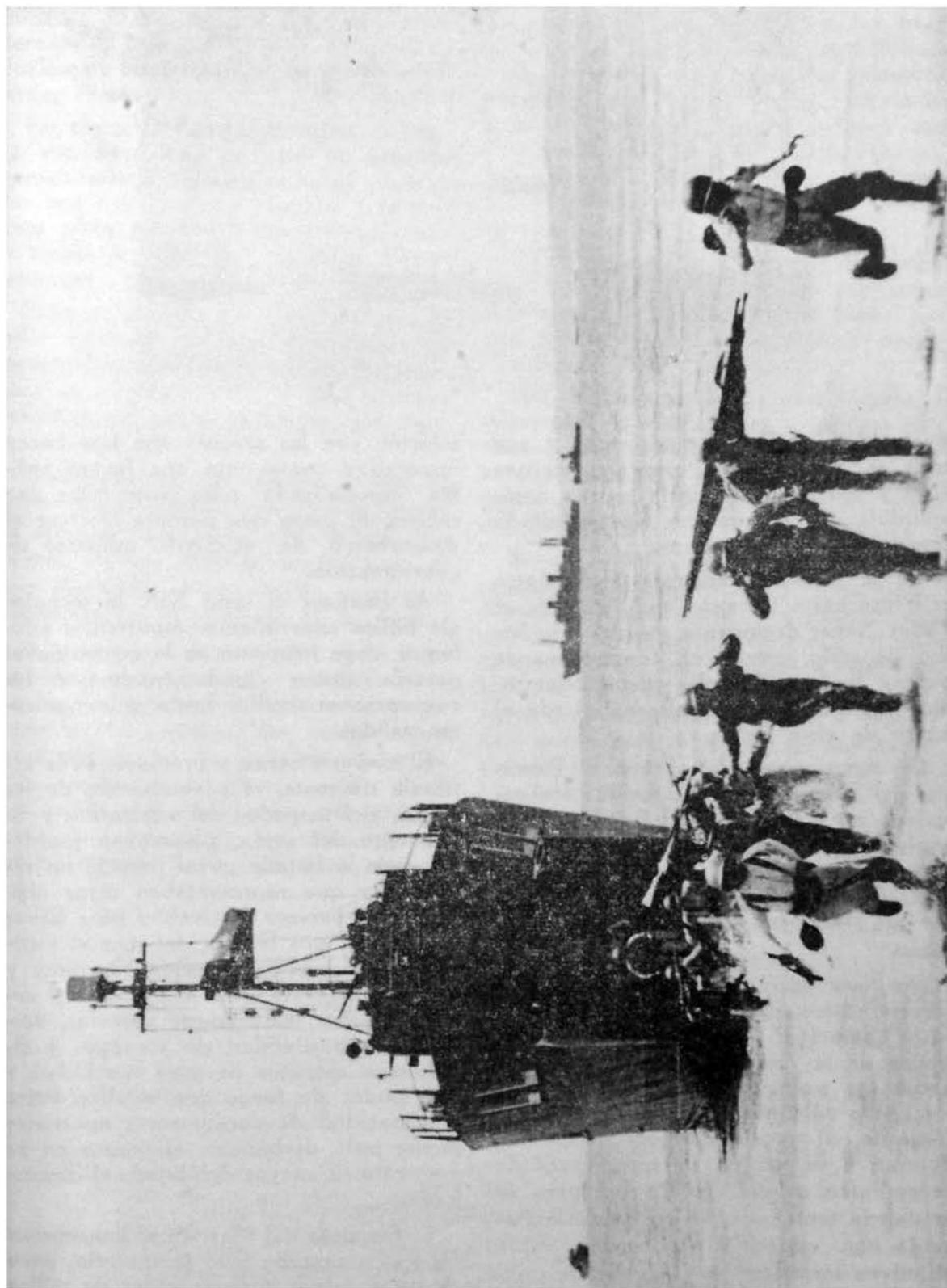


Hoy prácticamente todas las marinas del mundo cuentan con un Cuerpo de Infantería de Marina orgánico, cuya importancia relativa varía acorde con el empleo bélico que cada país visualiza para dicha fuerza.

Las Operaciones Anfibias, como forma de ejercicio del Dominio del Mar, existieron siempre a través de la historia, desde los más remotos tiempos, pe-

apoyar su desembarco hasta que estén firmemente establecidas en territorio enemigo, y luego mantener las líneas de comunicaciones necesarias para asegurar el indispensable abastecimiento que requieren sus operaciones en tierra.

Pese a lo dicho, la necesidad de contar con una Fuerza IM. especializada, para poder realizar desembarcos en territorio adversario, es más bien un pro-





ducto del progreso tecnológico, y por ende es relativamente reciente, lo que lleva a que con frecuencia no sea comprendida por quienes no han estudiado con detención el problema.

En la fase de desarrollo tecnológico existente hasta fines del siglo pasado, el Poder Naval dominante, por el solo hecho de serlo, estaba en condiciones de asaltar desde el mar las costas adversarias sin grandes dificultades desde el punto de vista bélico.

La superior movilidad que el Dominio del Mar daba a las fuerzas embarcadas, las limitadas posibilidades de la exploración marítima, la lentitud de las comunicaciones, y la escasa reacción de la tierra sobre el mar, hacían difícil oponer una resistencia considerable al desembarco.

Por esta razón generalmente se emplearon directamente tropa de ejército en la operación. Ello no significa que las tropas de la Armada, orgánicas o asignadas, no participaran en ella; lo hicieron, pero sólo como una parte más del conjunto, ni que no hubiera países que dotaran a su marina de una fuerza de desembarco propia, los hubo, pero su existencia tenía por objeto dar a la Armada una capacidad de acción sobre objetivos terrestres por razones de política del país.

Estas situaciones constituyen tan sólo un precedente lejano, y guardan poca

relación con las razones que hoy hacen imperativo contar con una fuerza anfibia especializada para conquistar una cabeza de playa que permita efectuar el desembarco de efectivos militares de consideración.

Al finalizar el siglo XIX la tecnología bélica experimentó importantes adelantos, cuya irrupción en la guerra naval parecía alterar fundamentalmente las concepciones tenidas hasta entonces como válidas.

El mayor alcance y precisión de la artillería de costa, el advenimiento de las minas, del torpedo, del submarino y finalmente del avión, planteaban problemas que la batalla naval parecía no resolver, y que representaban otros obstáculos al parecer insalvables para llevar la ofensiva por la ruta del mar al territorio enemigo. Exploración Marítima y aeromarítima de gran capacidad y comunicaciones instantáneas parecían descartar la posibilidad de sorpresa, y finalmente ejércitos de gran movilidad y alto poder de fuego aparentaban tener la capacidad de concentrarse oportunamente para desbaratar el asalto en su momento de mayor debilidad: el desembarco.

El Dominio del Mar, en su concepción clásica, aseguraba sólo la travesía, pero ¿de qué servía navegar miles de millas a salvo si al llegar al área objetivo la fuerza de desembarco podía ser destruida impunemente?

Luego vino lo que parecía ser la prueba evidente de estas apreciaciones: los fracasos de Antwerp y los Dardanelos durante la Primera Guerra Mundial, y finalmente las teorías de los profetas del poder aéreo.

En plena II Guerra Mundial, Seversky escribió: "las marinas no pueden aproximarse a costas que estén protegidas por una aviación efectiva. Las marinas están por tanto descalificadas para tomar la ofensiva contra las costas enemigas".

Sólo un grupo reducido y selecto de Jefes militares tuvo la capacidad de comprender que cada nueva amenaza tiene su contrapartida, y que el arma definitiva tal vez no sea inventada nunca.

Evidentemente no bastaba ya con el Poder Naval Clásico, este poder requería ser complementado con nuevos elementos, nuevas técnicas, nuevas tácticas para adecuarlo a las nuevas exigencias planteadas por el progreso de las armas.

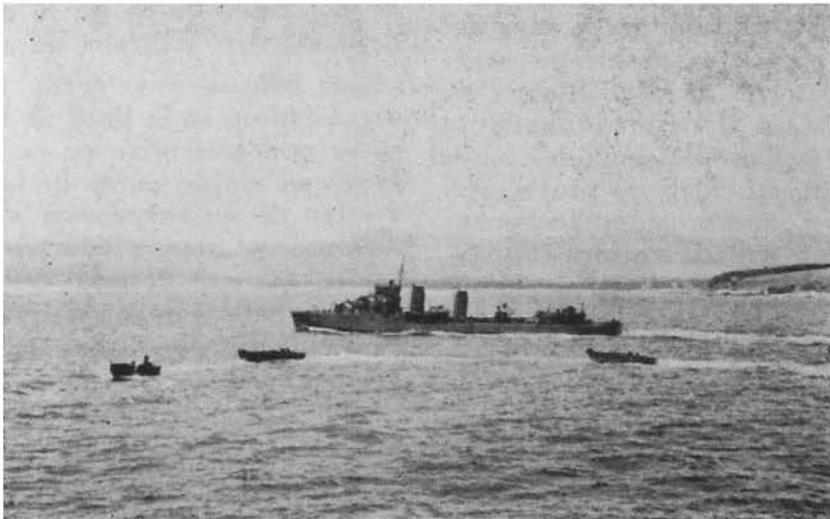
A medida que hacia el fin de la posguerra el enfrentamiento entre Estados Unidos y Japón en el Pacífico se hacía evidente, los profetas del poder aéreo proclamaban que la solución del conflicto estaba en la guerra aérea. Esta concepción, del más puro estilo douhetiano, no requiere ya ser discutida: la historia mostró, sin lugar a duda alguna,

la falacia de tales teorías, pero queda la curiosidad de preguntarse: ¿desde dónde operarían estas fuerzas aéreas para alcanzar el Japón? ¿desde las Filipinas o las Marianas que fueron las primeras conquistas del Imperio del Sol Naciente? Irónicamente los primeros aviones que bombardearon las islas metropolitanas, buscando más bien un efecto moral que material, fueron los basados en el portaaviones Hornet.

Evidentemente la solución a la guerra contra un imperio insular era marítima, y sólo podría darla un Poder Naval capaz de explotar militarmente el dominio del mar que conquistara.

Así lo comprendió Estados Unidos y desarrolló nuevos medios y nuevas tácticas que se materializaron en una fuerza especializada y apropiadamente equipada: el Cuerpo de Infantería de Marina (USMC).

Se desarrolló un armamento especial, incluyendo blindados anfibios, se concibieron procedimientos y organizaciones nuevas, y se desarrollaron buques y embarcaciones de nuevos diseños como las LCT, LCM, LCVP, y sobre todo el transporte de ataque (APA y AKs). Este nuevo tipo de buque, en particular, resumió la concepción moderna del problema. El transporte de ataque es en el fondo un buque de guerra, comparable en muchos aspectos al portaaviones. Ambos lanzan fuerzas especializadas de





gran poder, aéreas unas, terrestres las otras, y ambos requieren ser protegidos durante la travesía contra ataques aéreos, de superficie y submarinos.

Encarado así el problema la solución dependía sólo de la capacidad del Poder Naval para conquistar el Dominio del Mar. Como en los tiempos del remo y la vela, nada impediría a un Poder Naval triunfante llevar la guerra a las costas enemigas.

La nueva concepción fue probada en el Mediterráneo con éxito, y allí ya mostró sus efectos normalmente de grandes repercusiones estratégicas.

Luego Normandía, la más grande operación anfibia de la historia de la humanidad, y quizás la que haya requerido mayor planificación y la solución de los más complejos problemas orgánicos, y finalmente, la larga cadena de asaltos anfibios en el Pacífico, donde un Poder Naval equilibrado demostró hasta la saciedad su capacidad de proyectarse a tierra en una guerra que evidentemente no podía ser ganada en otra forma.

Contra un país marítimo la guerra sólo puede ser ganada en el mar, pero no basta con vencer en la batalla, es necesario explotar el dominio del mar así conquistado mediante el aislamiento marítimo del vencido, y mediante la invasión por la línea de operaciones marítimas de su territorio. En las guerras ilimitadas la paz se firma en la capital del

vencido. Ejemplos los hay en abundancia, no sólo en el ámbito mundial, sino aún en nuestro propio continente.

Von Maltzahn dijo: "Los buques deben detenerse donde el mar termina, pero por encima de la costa se alargará el férreo puño del Dominio del Mar y golpeará rudamente en el mostrador del comerciante en el interior del país, en los portones de las fábricas de los centros industriales, y en las moradas de todos los obreros". Sus palabras son hoy aún más válidas que ayer. En primer lugar porque los países dependen en general hoy más que ayer del cordón umbilical que representan las comunicaciones marítimas para un estado moderno, y luego porque el progreso tecnológico tiende a dotar al Poder Naval de propiedades que Von Maltzahn no soñó.

Los buques, hoy como ayer, siguen deteniéndose en la línea de la costa, pero su poder ofensivo no se detiene allí. Hoy casi ningún punto de la Tierra está a salvo de un aniquilador ataque lanzado desde el mar, y éste puede materializarse en tres formas: mediante proyectiles balísticos con cabeza nuclear o convencional, mediante el ataque de aviones basados en buques, y mediante el asalto de tropas de Infantería de Marina.

Nuevos progresos tecnológicos tienden a aumentar las capacidades de esta última fuerza desde la II Guerra Mundial: he-

licópteros, diques de desembarco, portaaviones escolta, portahelicópteros.

La Infantería de Marina tiene hoy incluso capacidad de envolvimiento vertical. En áreas especiales, como Viet Nam, el Poder Naval se proyecta en tierra hacia la profundidad, actuando como fuerza especializada en una zona geográfica difícil.

Si en el futuro ha de mantenerse el equilibrio internacional a la sombra de terrente del fantasma nuclear, las fuerzas de Infantería de Marina de las potencias navales mundiales tienen un importante papel que desempeñar en la guerra limitada o en las llamadas operaciones de policía internacional.

Elas reúnen la facultad de ocupación propia de las fuerzas terrestres con las características del Poder Naval, del que constituyen una proyección: movilidad, poder disuasivo sin constituir una ame-

naza directa, facultad de permanecer y mantenerse operando sin apoyo extra-institucional.

Rusia incluso parece comprenderlo así, y en su determinación de ser potencia marítima está desarrollando una fuerza anfibia acorde con su política.

Mahan fue el primero en demostrar que dominando el mar es posible dominar la tierra. La tecnología moderna tiende a hacer esta verdad cada día más evidente, y la Infantería de Marina es uno de los medios que el Poder Naval tiene hoy a su disposición para ejercer este dominio.

Las grandes posibilidades que el futuro presenta en este sentido recién comienzan a ponerse en evidencia. No asistimos al crepúsculo del Poder Naval, como creyó ver Seversky, sino a la era de su máxima expansión.

