



## CAPÍTULO 9

# LA NIEBLA DE LA GUERRA

Antiguamente y hasta las guerras napoleónicas, el general o conductor de un ejército podía tener a simple vista la situación completa de sus tropas y las del enemigo en el campo de batalla, simplemente instalando su puesto de comando en alguna elevación cercana y contando con la ayuda de algún catalejo (Pertusio 2005: 117).

Actualmente, la diferencia consiste en que, con la ayuda de la tecnología, es casi normal que los Comandantes se encuentren alejados del frente de batalla, vinculándose a ellos a través de una red de Comando y Control, denominado actualmente por algunos como C4I2VR (Comando, Control, Comunicaciones, Computación, Inteligencia, Informática, Vigilancia y Reconocimiento) que les permitan ejercer el empleo adecuado de sus fuerzas; sin embargo, cada uno de los adversarios puede emplear estas mismas redes para generar “engaños, estratagemas y hasta exceso de información, y hacer difusa la imagen que el otro desea analizar” (Frasch 2005: 64). Todo esto ocasiona, dependiendo de la eficiencia y confiabilidad de operación de estas redes, que se origine en la mente del Comandante “una bruma más o menos densa” sobre la real situación.

En relación con la niebla, Phillipe Masson, en su libro “Del Mar y de su Estrategia”, nos dice lo siguiente:

En el transcurso de la I Guerra Mundial, el general Joffre y sus sucesores dirigieron las operaciones desde Chantilly; el Estado Mayor Alemán desde Luxemburgo y Spa. En la Segunda Guerra Mundial, Hitler condujo la batalla de Rusia desde Vinnitza; Eisenhower controló la batalla de Normandía desde Inglaterra. Solamente los comandantes de las grandes formaciones blindadas y motorizadas, como Guderian, Rommel o Patton, participaron directamente en la maniobra desde vehículos de comando.

Las marinas también tuvieron comandos en tierra prueba de ello es el Almirantazgo británico; el comando alemán a cargo del Almirante Donitz el cual, desde 1940 hasta 1944, dirigió la batalla del Atlántico desde su puesto de comando en Lorient o en París. Nimitz coordinó el conjunto de las operaciones del Pacífico desde Pearl Harbour. (Masson 1990: 221).

Entonces, en un enfrentamiento, es muy raro obtener informaciones acerca del enemigo en forma tan favorable. El caso más común será aquel en que no se tendrá sino una pequeña parte de las informaciones deseables.



En la guerra, la mayor parte del tiempo se actúa a ciegas, en la oscuridad. Hay que convencerse, antes de la tormenta, que es inútil esperar obtener informaciones completas, que se estará constantemente frente a lo desconocido, lo incierto, lo imprevisto, y que, en esta atmósfera impenetrable, habrá que resolver y elegir una línea de conducta cuyas repercusiones pueden ser graves.

En la guerra, es casi imposible obtener una visión clara y completa de la situación; el Comandante deberá estar convencido de que las resoluciones más importantes se tomarán, la mayoría de las veces, en la incertidumbre, llegando a establecer su plan básicamente sobre lo incierto, y ésta es una verdad aunque parezca paradójica.

Para el Almirante Pertusio, lo más frecuente en una situación de conflicto es que el Comandante se vea sometido a una torturante incertidumbre sobre el dispositivo, los movimientos y las intenciones del adversario, ocasionando que se forme una Niebla alrededor de su mente, lo que le impide tener una visión adecuada del Teatro de Operaciones (Pertusio 2005: 118).

Para un Comandante, el desarrollo de las operaciones es una serie de acciones cubiertas por una Niebla espesa que puede aparecer o desaparecer de acuerdo con múltiples circunstancias, y que afectarán directamente el Comando y Control de las fuerzas a su cargo en la ejecución de la Maniobra Estratégica Operacional.

En muchas circunstancias, será muy peligroso esperar, antes de emprender algo, a que haya completa claridad y sin incertidumbre alguna; si así fuera, entonces nunca se haría nada y se abandonaría siempre al adversario la iniciativa de las operaciones, lo que podría resultar perjudicial.

Hay que tener presente que, en toda Maniobra, siempre se debe asumir riesgos, y los resultados obtenidos a veces nos parecerán menos importantes de lo que realmente son, a pesar de los peligros que afrontamos.

Es importante precisar que el enemigo, al desconocer nuestras intenciones, también es afectado por la Niebla y comete errores, los cuales compensan muchas cosas a favor de nuestra Maniobra Estratégica Operacional.

Sin embargo, el Comandante, en posesión de la mayor cantidad de información posible, tiene la obligación de decidir en el momento oportuno. Tenemos un ejemplo de esta situación:

Arleigh Burke, cuando comandaba la división 43 de destructores en el Pacífico, afirmaba: "En el combate no hay tiempo para impartir órdenes. Los hombres tienen que ir al combate sabiendo lo que tienen que hacer" (Hughes 2002: 235).

En su primera acción en el golfo de Kula, en marzo de 1943, vaciló solamente noventa segundos entre la detección de un blanco en el radar y ordenar un ataque con torpedos.



Esta vacilación garantizó un revés, pero no la derrota irremediable. Burke decía: “La diferencia entre un Conductor bueno y otro malo es de aproximadamente diez segundos” (Hughes 2002: 237).

El Comandante no puede pretender poseer toda la información ni debe controlar todas las acciones de sus subordinados. Debe tener la situación táctica en mente y llenar los claros de estos mosaicos con su intuición y experiencia empleando un razonamiento inductivo, que es lo que mejor hacemos todos los días de nuestras vidas.

**En conclusión, la Niebla de la Guerra no es otra cosa que la incertidumbre de lo que acontece exactamente en el bando enemigo.**

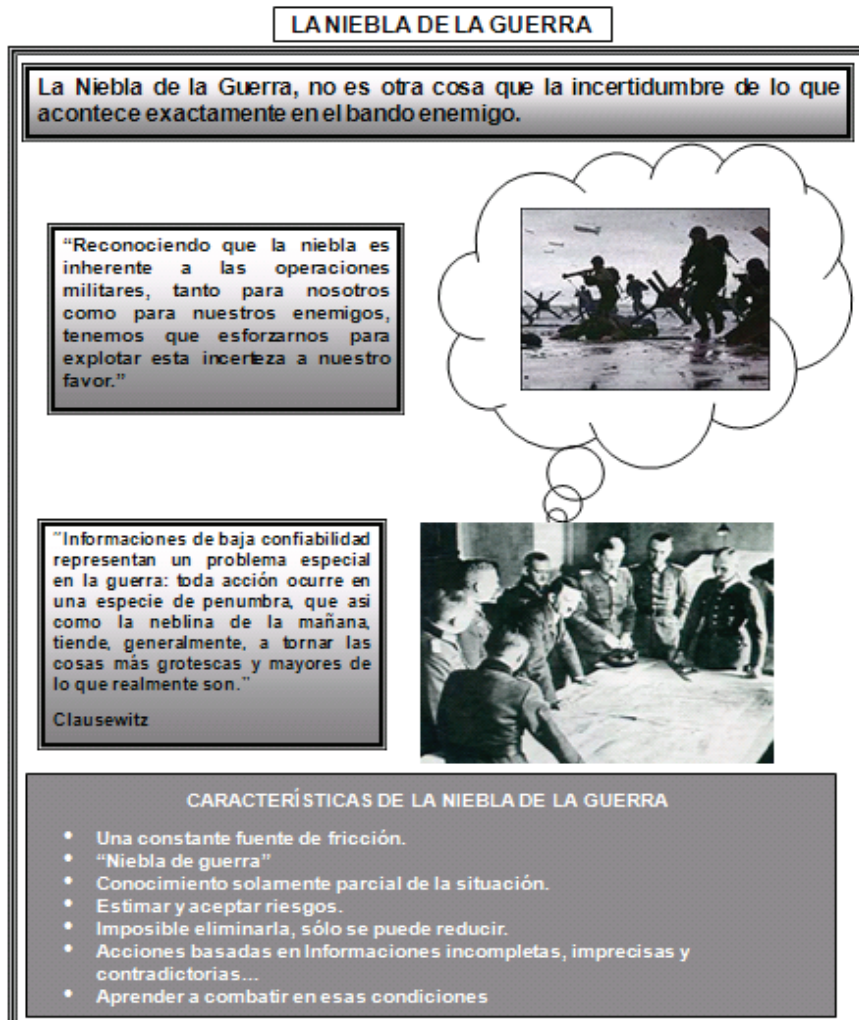


Figura 7. La Niebla de la Guerra.



Finalmente, expondremos una acción de la guerra de las Malvinas, que nos permitirá apreciar claramente las dificultades que tiene que sobrellevar un Comandante, los momentos críticos que tiene superar y, al mismo tiempo, conducir sus fuerzas con destreza y decisión.

### **Conflicto de las Malvinas**

El 2 de abril de 1982, Argentina invadió el archipiélago de las Malvinas e inició el conflicto conocido como Guerra de las Malvinas. El 5 de abril, una Fuerza de Tarea (FT) británica se desplazó hasta el lugar con el fin de hacer frente a los argentinos. Inglaterra estableció una zona de exclusión total de 200 millas náuticas alrededor de las islas, válido a partir del 12 de abril.

La FT navegaba por las costas de Brasil el día 21 de abril y su Comandante, el Contralmirante Sir John Woodward, estaba bastante preocupado con la situación. Hacia el mediodía, los operadores de radar del Portaaviones HMS Hermes identificaron un contacto a gran altitud. Rápidamente, enviaron aviones Harrier para investigar el contacto, que resultó ser un Boeing 707 de la Fuerza Aérea Argentina en una misión de detección y localización de la fuerza para dirigir un posible ataque (observación). El contacto, al avistar al Harrier, guiñó y se alejó del área. Inmediatamente, se dio la señal de alerta aérea, lo que ocasionó bastante nerviosismo en la FT.

El problema era que el Almirante no tenía permiso para atacar blancos fuera de la zona de exclusión, de acuerdo con sus Reglas de Enfrentamiento, a menos que estuviera bajo ataque e, incluso así, con el mínimo de fuerza. El nivel político no deseaba que Inglaterra fuera vista como agresora, además del costo político de un ataque de esta naturaleza.

A las 2 y 30 minutos de la mañana del día siguiente, otro contacto fue detectado cerca de 144 millas de la FT. Otro Harrier fue enviado, efectuando la interceptación y dirigiendo el contacto lejos de la Fuerza. Antes de que pudiese ser dirigido hacia el noreste de la FT, el contacto guiñó francamente y tomó rumbo en dirección al territorio argentino.

Intentando evitar que tales acontecimientos continuaran, el Almirante contactó el Cuartel General (CG) en Northwood para difundir la información de que la FT tenía instrucciones de atacar cualquier avión que se aproximara. Yendo más lejos, Woodward pidió permiso para atacar el contacto, en caso de que lo detectara de nuevo. Para su sorpresa, recibió una respuesta afirmativa, pero siempre y cuando se aproximara a una determinada distancia y fuera identificado positivamente.

A las 20 horas de este mismo día, hubo otro contacto. El nerviosismo se apoderó de la FT y el Comandante en jefe de la Guerra Antiaérea (CGAA) envió tres Harriers para interceptar el contacto, hecho que, en sus memorias, el Almirante consideró exagerado. A pesar de ello, no hubo ataque. Al día siguiente, a las 11 y 34 minutos, el contacto apareció de nuevo y se envió una patrulla aérea de combate (PAC). El contacto, sin embargo, desapareció.



En este momento, la imagen que aparece para el Comandante es que hay un contacto que, repetidamente, se aproxima y “observa” a la fuerza para intentar conseguir informaciones. **Es en este momento que la niebla de la guerra empieza a hacerse densa, y se llega a conclusiones, basadas en acontecimientos recientes, con el mínimo de información.**

En este momento, cualquier contacto detectado, acercándose a la fuerza, tendría que considerarse como un nuevo evento, independiente y dissociado del anterior. El problema es que nuestro cerebro llena las lagunas de información no disponible, como si uniera los puntos en un juego, como si quisiera conseguir una imagen uniendo el trazado. La mente humana intenta, continuamente, establecer normas de racionalidad, identificar semejanzas y obtener conclusiones, aunque estén basadas en fragmentos.

Esa misma noche, justo después del atardecer, el contacto reaparece cerca de 200 millas, con el radar en servicio, a una gran altitud y cerrando distancia. El sistema Sea-Dart fijó el contacto y estaba listo para atacar dentro de la distancia de fuego.

El almirante, en este momento, comienza a pensar que quizás éste podría ser un avión cualquiera. Pregunta, entonces, si había registrado algún tráfico aéreo en esta área. La respuesta negativa, llena de confianza, lo desalienta. Todavía no está convencido; por eso, pide que se trace en una carta la derrota del avión.

En estos segundos enervantes, él se imagina si en el caso de que fuera un avión comercial, no sería el responsable de la muerte de centenas de inocentes. El Harrier que había despegado con retraso no tendría la posibilidad de identificar el avión positivamente; sin embargo, Woodward tampoco quería ser el responsable de un ataque a su fuerza, perfectamente evitable. La representación gráfica en la carta indica que parecía que el avión iba de Durban a Río de Janeiro. No era seguro, tan sólo había datos incompletos. ¡Detengan Armas! grita el Almirante. Su orden se difunde entre todos los buques, negando el permiso de ataque al contacto. Algunos segundos lo separan de la orden de atacarlo, cuando el Harrier lo identifica como un avión comercial con todas las luces de navegación encendidas.

Woodward, en su libro “Los Cien Días”, comenta que este episodio es emblemático de cómo una situación puede sufrir una escalada imprevisible. Él dice:

Consideré muchas veces este pequeño escenario en busca de la verdadera razón de mi vacilación. Creo que pensaba: este contacto no es una amenaza inmediata. No va a bombardearnos, lo peor que puede hacer es hacer retroceder nuestra posición. ¿Tendré que destruirlo incluso teniendo la misma probabilidad de estar equivocado? ¿Respondí a todos los criterios de identificación positiva tales como altitud, velocidad, radar, comportamiento? Sí. Pero ¿Eso es identificación positiva?

De una forma sencilla, intentaba encontrar una razón para no tirar, sin prestar mucha atención a las consecuencias de mi error. Si destruíamos aquel avión, probablemente a los americanos no les quedaría otra alternativa que retirarle el apoyo al Reino Unido; la FT tendría que volver; las Falklands se convertirían en las Malvinas y yo sufriría una corte marcial. Éstas serían las





consecuencias del natural horror de la comunidad internacional al oír la noticia de que una FT había matado centenas de civiles por equivocación. Tal como el General Moore me recordaría meses más tarde, 'las fuerzas de tierra podrían ganar la guerra, pero la Armada siempre podría perderla. (Woodward 1992: 101).

**Esta descripción del Almirante Woodward es muy interesante, debido a que, más allá de la descripción de los acontecimientos, nos muestra una gran comprensión de las consecuencias Estratégicas y Políticas que pudieron generar sus decisiones a nivel táctico, y que es lo que todo Comandante debe tener siempre presente en el ámbito de su responsabilidad.**

**El Almirante Woodward era consciente de que un error de apreciación podría tener graves consecuencias a nivel estratégico, y una orden mal dada, más allá de la evaluación efectuada, simplemente le podría haber costado la guerra al Reino Unido.**

Finalmente, a pesar de la tentativa de llevar orden al caos de la guerra, de contener las incertidumbres, hay que tener siempre presente que la guerra continúa siendo la provincia del caos y las incertidumbres. Al respecto, es preciso tener en consideración las palabras del mariscal Helmuth Karl Bernhard Graf von Moltke, Jefe del Estado Mayor del Ejército Alemán por más de tres décadas, sobre que: "Ningún plan de operaciones elaborado con todo cuidado sobrevive después del primer encuentro con la fuerza principal del enemigo" (Caminha 1983: 95).

