



CAPÍTULO 10

LA FRICCIÓN

Este concepto es desarrollado por Clausewitz en los capítulos VII y VIII del Libro I de “De La Guerra” en el que nos dice: “Todo en la guerra es muy sencillo, pero lo más sencillo es difícil. Esas dificultades se acumulan y producen una fricción que no se imagina del todo nadie que no haya visto la guerra” (Clausewitz 2005: 71).

Clausewitz nos dice que “quien no haya conocido la guerra de cerca” no podrá tener una percepción cercana de las exigencias que tiene que sobrellevar un general, así como de la capacidad intelectual y de la voluntad que tiene que poseer para superar las dificultades.

Es preciso tener en consideración que en la guerra siempre juega el azar y, como consecuencia de esto, se presentan hechos no esperados, lo que genera en los integrantes de un ejército pequeñas dificultades individuales y colectivas. Estas interactúan y se suman propagando su propia fricción en todas direcciones; no se puede, como en la mecánica, concentrarlas en un solo punto.

La experiencia de un general debe ser la de conocer esa fricción para superarla cuando se presente, y entrenar a los integrantes de su ejército de la forma más real posible, es decir, con cierto grado de fricción, con la finalidad de habituarlo con los problemas y la forma de superarlos (Clausewitz 2005: 71-72).

Clausewitz nos dice que el peligro, los esfuerzos físicos, la información y la fricción conforman una fricción general para la cual no existe un lubricante adecuado, salvo la costumbre de la guerra. Por eso, es importante que el soldado no vea por primera vez en la guerra esas dificultades, sino en el entrenamiento para familiarizarse con ellas. Sólo así no lo sobrepasarán la confusión y el asombro en la guerra (Clausewitz 2005: 74).

Peter Paret, en “Creadores de la Estrategia Moderna”, afirma: “La fricción se refiere a las incertidumbres, errores, accidentes, dificultades técnicas, así como los imprevistos y los efectos que estos factores tienen en las decisiones, en la moral y en las acciones” (Paret 2001: 278).

La fragilidad de la naturaleza humana es la gran protagonista de la fricción: presiones de poder, fatiga, inexperiencia, fallas de adiestramiento, bloqueo mental, temor, miedo,



entre otras causas. A esto se le agregan los imprevistos de orden meteorológico y, en menor medida, incidencias vinculadas con la geografía que se ignoraban o no fueron consideradas debidamente.

Una importante apreciación es la que nos da Edgard Luttwak, cuando nos dice que también existen ciertos riesgos por el propio comportamiento de la organización que generan fricción:

Hay otra clase de riesgo, no tan peligroso en sí mismo para cada unidad específica en determinado momento, pero quizás más comprometedor para la fuerza en su conjunto. Esta segunda clase de riesgo, que tiende a incrementarse con cualquier desviación de la simplicidad del ataque directo y frontal, es el riesgo de organización por fallas en la implementación, o sea un fracaso que no es provocado por la malevolencia del enemigo, sino por colapsos, errores y demoras en el abastecimiento, la operación, el planeamiento y la conducción de fuerzas militares. (Luttwak 1992: 11).

La Fricción está representada por los incidentes que actúan sobre la Maniobra Estratégica Operacional teniendo origen en su interior, a través de las perturbaciones originadas en el mismo sistema y también en fenómenos naturales que actúan negativamente.

“La Fricción, a diferencia de la niebla que es en esencia lo que se ignora del enemigo, no guarda vinculación con el oponente; se genera en el interior del sistema o Maniobra Estratégica Operacional y en el medio ambiente en que ésta actúa” (Pertusio 2005: 119).

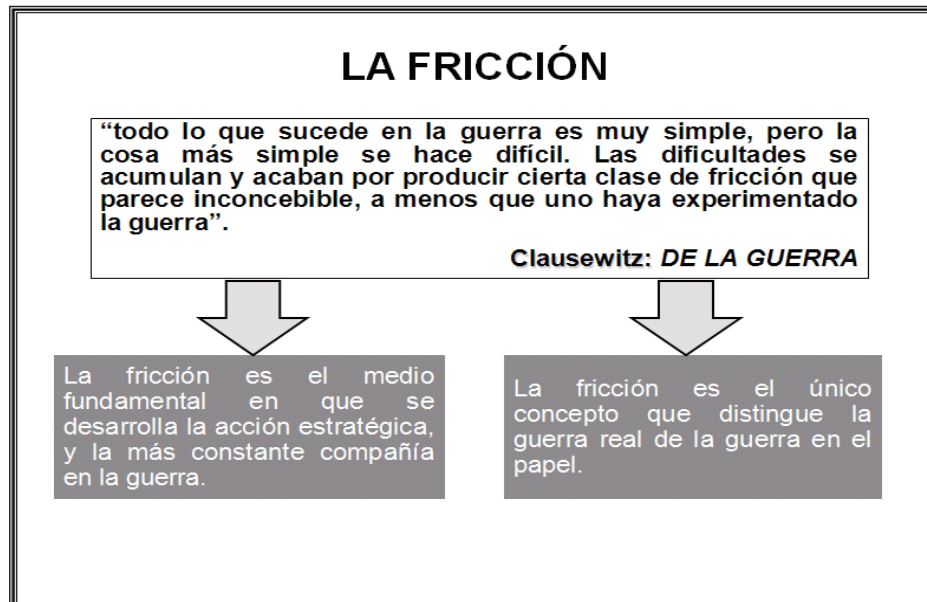


Figura 8. La Fricción.



Con la finalidad de representar didácticamente este concepto, presentamos un ejemplo ilustrativo de la vida cotidiana narrado por Luttwak en su libro “Estrategia, la Lógica de la Guerra y Paz”, en el cual nos dice lo siguiente:

Imaginemos un grupo de amigos que coordinaron una excursión a la playa en varios automóviles, con sus respectivas familias. Quedaron en encontrarse en la casa mejor ubicada a las 9, para partir inmediatamente aprovechando el tránsito fluido y llegar a destino aproximadamente a las 11. Una de las familias ya se hallaba lista a partir hacia el sitio de reunión, cuando uno de los niños anunció su urgente necesidad de ir al baño. Se abrió la casa, el chico fue y volvió, se puso en marcha el coche y arribaron al encuentro con breve demora a las 9.15.

Una segunda familia, que vivía un poco más lejos del punto de reunión, tuvo un retraso más importante: olvidaron una caja con provisiones esenciales. Lo descubrieron casi a la vista del punto de encuentro, así que mientras volvieron a buscarla y regresaron ya eran cerca de las 10.

Una tercera familia causó mayor demora: su auto se negaba a arrancar. Luego de probar diversos arreglos familiares, mientras el tiempo pasaba, y después de aguardar la llegada del auxilio que tampoco logró ponerlo en marcha, finalmente un vecino tuvo la gentileza de facilitarles su propio auto. Descargaron y cargaron rápidamente, aceleraron con impaciencia, pero cuando se juntaron con sus amigos ya eran más de las 10.

Todavía no había comenzado el viaje, algunos de los chicos estaban esperando desde hacía más de una hora, y entonces fue el turno para pedir una breve demora. Cuando al fin pudieron partir, ya el tránsito era intenso, y en vez de dos horas el viaje se demoró más de tres, incluyendo paradas para que un auto echara gasolina, una familia saciara su sed y los chicos que clamaban por almorzar a viva voz comieran algo. Por último arribaron a la playa, como habían previsto, pero largo rato después de las 11.

En ningún momento nuestro grupo imaginario vio entorpecida su acción por la voluntad activa de un enemigo; todo lo ocurrido fue consecuencia de demoras no intencionales y pequeños incidentes semejantes a la fricción que impide el movimiento de las maquinarias. (Luttwak 1992: 11-12).

“Cada familia podría asemejarse a una Acción Táctica, luego la demora la sufre la Operación, incidiendo lógicamente, sobre el Esfuerzo Estratégico Operacional Principal o Secundario del que forma parte” y afectando directamente al éxito de la Maniobra Estratégica Operacional (Pertusio 2005: 121).