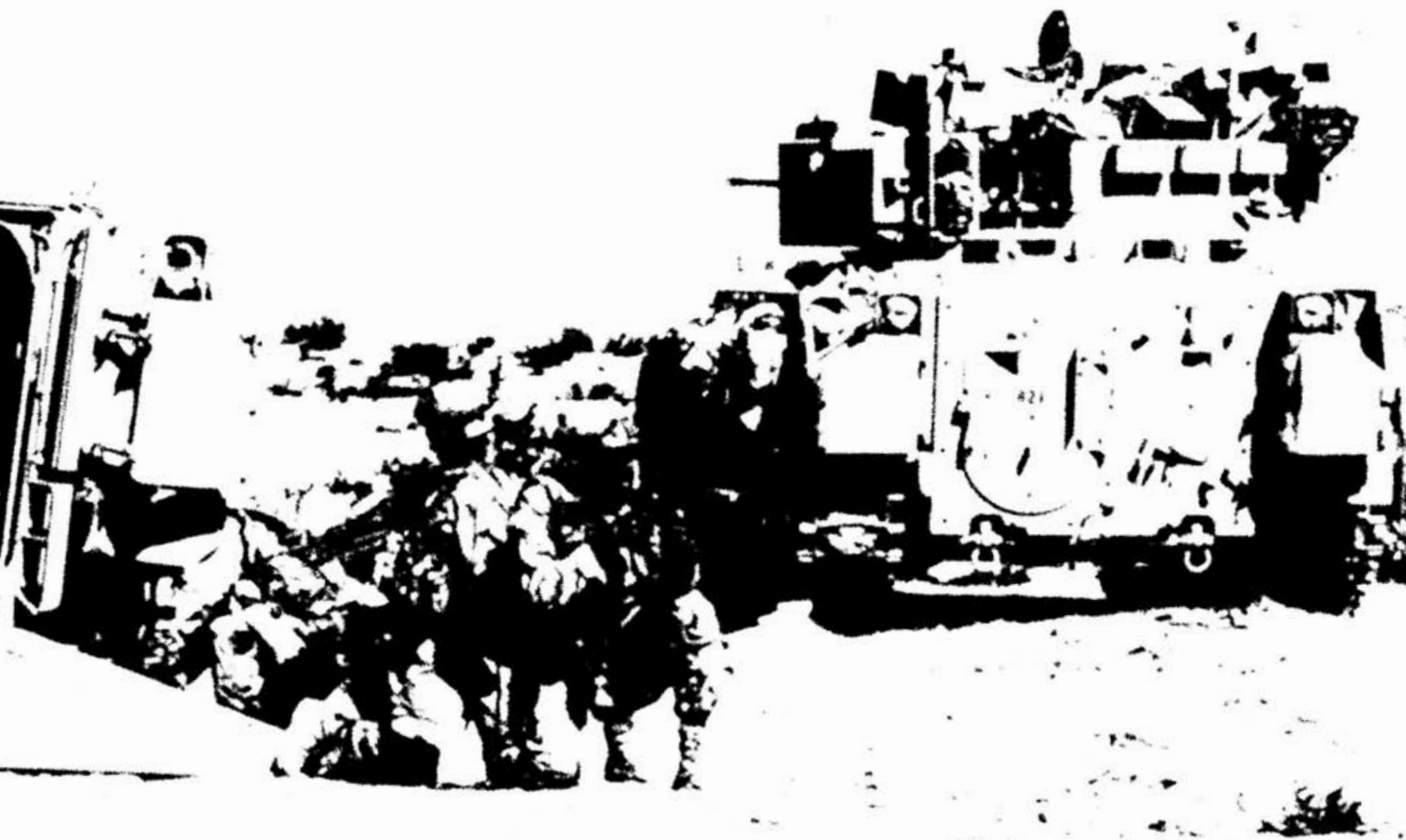


REFLEXIONES SOBRE LA MOVILIDAD

Jorge Paulo Barrales



CNIM VGM (R) Jorge
Paulo Barrales

Los infantes de marina aprendemos muy temprano que los valores esenciales de una operación anfibia son la flexibilidad y la movilidad; por otra parte, también sabemos que la doctrina naval le asigna tal importancia a esta última que la considera un “principio de la guerra”. Estos dos puntos me llevaron a reflexionar sobre la movilidad y a exponer el producto de tales reflexiones en el presente trabajo, que incluye:

- La relación de la movilidad con la doctrina naval y su expresión como concepto genérico.
- El vínculo de la movilidad con algunos principios de la guerra, con el tiempo y con los niveles de conducción del conflicto.
- Mi propuesta.

La movilidad en la doctrina naval

Al tratar los principios de la guerra, nuestra publicación doctrinaria rectora⁽¹⁾ establece lo siguiente:

“El término ‘movilidad’ indica el movimiento físico de fuerzas y es más descriptivo que los términos ‘movimiento’ o ‘maniobra’, con los que a veces se designan principios de la guerra que cubren el mismo espectro. Mientras que la ‘maniobra’ sugiere una operación táctica, y el ‘movimiento’, una operación estratégica, la ‘movilidad’ cubre ambos aspectos”.

NOTAS:

- a) Expreso mi opinión sobre lo arriba indicado en la segunda conclusión parcial del subtítulo Movilidad y maniobra.
 b) No se menciona el nivel operacional, porque no estaba incorporado en nuestra doctrina al momento de promulgarse la publicación mencionada en la referencia⁽¹⁾.

Por su parte, el documento rector de la doctrina anfibia naval⁽²⁾ establece que la movilidad junto con la flexibilidad constituyen los valores esenciales de las operaciones anfibias. Respecto de la movilidad, señala que su valor radica en materializar una amenaza difusa sobre toda la línea de costa, manteniendo al enemigo en la incertidumbre. Asimismo, el disponer de una cabeza de playa principal (CPP) y de otra alternativa (CPA) le confiere a la operación una gran flexibilidad, pues justamente la movilidad es la que permite pasar de una a otra sin afectar el tiempo oportunidad.

La movilidad como concepto genérico

A continuación, se transcriben dos definiciones elaboradas por profesores de la Cátedra de Estrategia Operacional de la Escuela de Guerra Naval (ESGN):

El CL IM (R) Oscar de Salas se adscribe a la definición de movilidad de la doctrina de la Infantería de Marina de los EE. UU.⁽³⁾:

“La movilidad es la facultad de desplazar una fuerza reteniendo la capacidad de ejecutar su función primaria”.

Por su parte, el CN (R) Carlos Ares, en su apunte de la publicación mencionada en la referencia⁽⁴⁾, establece:

“La movilidad es la capacidad de una fuerza de moverse en un medio geográfico o a pesar de él”.

Movilidad, principios de la guerra y tiempo

Movilidad y maniobra

En la doctrina naval⁽¹⁾, la movilidad es considerada un principio de la guerra, mientras que la maniobra no alcanza tal condición. Por el contrario, en la doctrina conjunta⁽⁵⁾ y en la específica del Ejército Argentino⁽⁶⁾, la maniobra es “principio”, y la movilidad no. Esta postura es mayoritariamente avalada por la doctrina internacional.

Por su parte, la Contribución Académica N.º 12 de la ESGN⁽⁷⁾ establece: “La ‘amplitud de la maniobra’ requiere esencialmente ‘movilidad’ para ocupar con rapidez determinadas posiciones en los espacios indicados a fin de cumplir, en el tiempo necesario, una misión...”.

Finalmente, en un apunte de su Cátedra de Estrategia Operacional de la ESGN⁽⁴⁾, el CN (R) Carlos Ares define y vincula ambos conceptos de la siguiente forma:

“Mi reino por un caballo”, Ricardo III (rey inglés Ricardo III, derrotado en la batalla de Bosworth, en 1485).

- (1) Doctrina Fundamental de la Armada (DOCFUARA), Anexo 2, 1989.
 (2) Procedimiento para las Operaciones Anfibias (PROFUARA) 4, 1982.
 (3) MCDP 1-2, Campaigning, USMC, 1997.
 (4) Discusión de los conceptos de rapidez. Movilidad y maniobra. Introducción a la Estrategia Operacional, CN Carlos Ares, 2009.
 (5) PC 20-01, Manual de Estrategia y Planeamiento para la Acción Militar Conjunta. Nivel Operacional. La Campaña, 2013.
 (6) ROB-00-01, Reglamento de Conducción para el Instrumento Militar Terrestre, 1992.
 (7) Contribución Académica N.º 12 y sus actualizaciones, Estrategia Operacional, de 1987 a 1989.

“La movilidad es la capacidad de una fuerza de moverse en un medio geográfico o a pesar de él. Las fuerzas aéreas y marinas sobresalen por su movilidad y relegan a los ejércitos, la mayoría de las veces, aferrados al terreno”.

“La maniobra es la capacidad de una fuerza de desplazarse a pesar de la oposición del enemigo o a despecho de la maniobra enemiga, haciendo prevalecer las bondades de su movilidad y su capacidad de fuerza”.

Conclusiones parciales: (Véase el Cuadro N.º 1)

- 1) Del Cuadro N.º 1, se desprende que las definiciones del principio de maniobra se encuadran en los niveles operacional y táctico, y que, en ambos niveles, el propósito consiste en obtener una posición relativa favorable respecto del oponente.

Cuadro N.º 1

Principio de maniobra

PC 20-01 (EMCO) - Nivel Operacional ⁽⁵⁾	ROB-00-01 (E.A.) - Nivel Táctico ⁽⁶⁾
Su propósito es colocar al oponente en una posición de desventaja por medio de la aplicación flexible del poder de combate.	Consiste en la ejecución de un conjunto de actividades (principalmente desplazamientos), mediante las cuales se buscará colocar en una situación ventajosa a las propias tropas frente al enemigo.
En el nivel operacional, reviste especial importancia la sincronización de la maniobra.	

“Sé rápido como el trueno que retumba antes de que hayas podido taparte los oídos, veloz como el relámpago que relumbra antes de haber podido pestañear”, Sun Tzu, 544-496 a. C.

Nota: La rapidez está asociada a la movilidad.





En la batalla de Cannas (216 a. C.), Aníbal, pese a su notable inferioridad numérica, consiguió una aplastante victoria, gracias a que supo sacar partido de la superioridad que le confería su caballería hispano-gala y númida.

- No obstante, si reemplazamos el concepto de “poder de combate” por el más genérico de “poder”⁽⁸⁾, encontramos que la maniobra puede inscribirse en el máximo nivel de conducción del conflicto (estratégico general), dado que, en ese caso, buscaría el posicionamiento favorable en un contexto de aliados, oponentes y neutrales.
 - Por su parte, la movilidad se manifiesta en los niveles estratégico militar y operacional y táctico, pero no, en el estratégico general.
- 2) El criterio de la DOCFUARA⁽⁹⁾ de considerar la movilidad una “versión superadora” de la maniobra (a la que confina al nivel táctico) se contradice con la postura mayoritaria nacional e internacional que le otorga a la maniobra (no a la movilidad) el rango de principio de la guerra. Por este motivo, la doctrina naval debería incorporar el principio de maniobra, independientemente de que mantenga o no la movilidad, en esa categoría.

(8) Resultante de la integración sinérgica de los factores político, económico, psicosocial y militar de una nación.

(9) El principio de masa también es denominado concentración.

Movilidad, masa y economía de fuerzas

La movilidad contribuye con el principio de masa facilitando la ecuación dispersión/concentración⁽⁹⁾ y con el principio de economía de fuerzas transfiriendo poder de combate entre los esfuerzos componentes de la maniobra, cuando es necesario realizar ajustes para mantener el equilibrio del sistema.

Movilidad y tiempo

El ‘tempo’ de la doctrina internacional es denominado ‘ritmo’ en la conjunta y ‘tiempo ritmo’ en la específica naval. Las tres denominaciones aluden al mismo factor poten-

Cuadro N.º 2

Tempo

Doctrina conjunta ⁽⁵⁾	Doctrina española ⁽¹⁰⁾	Doctrina del USMC ⁽³⁾
El ritmo, más que una indicación de la simple movilidad o rapidez de movimiento de la fuerza, es un índice de la velocidad a la que se ejecutan las diferentes acciones de que se compone la operación. El ritmo tiene significado militar sólo en términos relativos.	El tempo se refiere al ritmo de la operación respecto del ritmo del adversario. Así se dice que una operación tiene alto tempo, cuando el ritmo de la operación es más elevado que el ritmo del enemigo.	El tempo es el ritmo de la actividad. Es un recurso significativo, dado que, a partir de un tempo más rápido, se gana la iniciativa, y se dictan los términos de la guerra. No es un término absoluto, es relativo respecto del enemigo. El tempo táctico es el ritmo de los eventos dentro de un empeñamiento (combate). El tempo operacional es el ritmo de los eventos entre empeñamientos (combates). En otras palabras, al buscar controlar el tempo, necesitamos la capacidad de conectar una acción táctica con otra más rápidamente que el enemigo.

(10) Proceso de Planeamiento Operativo. Capítulo 2, Tomo II, Nivel Operacional, Escuela Superior de las FF. AA. de España, 2011.

(11) Estrategia Operacional, Traducción del FM 1-1 Campaign, USMC, ESGN, 1997.

Cuadro N.º 3

Movilidad por niveles de conducción del conflicto⁽¹¹⁾

La movilidad táctica es la capacidad de desplazarse durante el enfrentamiento, dentro de la batalla/combate y mediante desplazamientos cortos a campo traviesa (capacidad de transportar fuerzas bajo fuego).
La movilidad operacional es la capacidad de desplazarse entre combates y batallas, dentro de una campaña (y del teatro de operaciones asociado), mediante desplazamientos largos apoyados en carreteras, vías férreas y ríos. La movilidad operacional es el medio para que este nivel de conducción pueda materializar la decisión de cuándo y dónde luchar (capacidad de transportar fuerzas hacia el punto decisivo de una batalla).
La movilidad estratégica (militar) está normalmente asociada al transporte marítimo (capacidad de transportar fuerzas hacia el área de operaciones).
NOTA: Una fuerza anfibia también puede emplearse a nivel operacional explotando su movilidad a lo largo de la costa hostil, en reemplazo o en refuerzo de la movilidad equivalente por carretera/ FF. CC.

ciador de las operaciones. Por otra parte, la doctrina conjunta, la española (OTAN) y la americana (USMC) coinciden en asignarle al tempo un carácter relativo.

Conclusiones parciales: (Véanse los Cuadros N.º 2 y 3)

- 1) El tempo admite un análisis por niveles, tal como ocurre con la movilidad.
- 2) La movilidad superior es un preciado concepto relativo a nivel operacional y táctico, y está estrechamente vinculada al tempo (igualmente relativo) en esos mismos niveles.

Movilidad y niveles de conducción del conflicto

En su apunte de la publicación mencionada en la referencia⁽⁴⁾, el CN (R) Carlos Ares vincula la movilidad con los niveles de conducción del conflicto de la siguiente forma:

“En función del empleo del medio de que se trate, podemos expresar que la movilidad será estratégica, operacional o táctica, de acuerdo a que el medio de transporte en cuestión se halle asignado a determinado nivel de conducción militar. Es menos usual el empleo de movilidad operacional, ya que el primer nivel de conducción militar se reserva los medios de transporte –por su escasez–, de forma de poder acudir a satisfacer las necesidades de más de un teatro en forma simultánea”.

Blitzkrieg
(en alemán, literalmente, 'guerra relámpago') designa una táctica militar de ataque que implica un apoyo de fuego inicial, seguido del uso de fuerzas móviles que atacan con velocidad y sorpresa para impedir que un enemigo pueda llevar a cabo una defensa coherente.



El secreto de la efectividad militar de los mongoles se debió a una combinación de tácticas efectivas, una movilidad extraordinaria y un ejército altamente cualificado para el tipo de guerra que hacían.

Por otra parte, el Cuadro N.º 3 resume lo establecido por la doctrina del USMC⁽⁸⁾ sobre la movilidad y los niveles de conducción del conflicto.

Mi propuesta

Como síntesis final, propongo los siguientes conceptos:

Movilidad como concepto general

- La movilidad es la capacidad de desplazar una fuerza (encuadrada en una maniobra dada) a través de un medio determinado superando las implicancias de este y reteniendo su capacidad de ejecutar su función primaria bajo el nivel de conducción correspondiente, en su camino al objetivo asignado por el nivel de conducción respectivo.
- El medio determinado puede ser marítimo, aéreo o terrestre.
- El nivel de conducción puede ser EM, operacional o táctico.

Movilidad según los niveles de conducción del conflicto

La movilidad estratégica militar es la capacidad de desplazar fuerzas, abastecimientos y equipo hacia un Teatro de Operaciones (T.O.). Por su parte, la movilidad operacional hace lo propio dentro del T.O., al desplazar fuerzas hacia los enfrentamientos (batallas/combates) que se libran dentro de la campaña correspondiente a dicho T.O. Finalmente, la movilidad táctica permite desplazar fuerzas dentro de las maniobras tácticas que buscan definir los enfrentamientos (batallas/combates).

Con respecto a los medios asociados a cada nivel de conducción, podemos decir que:

La movilidad estratégica militar es aportada por los buques de transporte y logísticos.

La movilidad operacional y táctica se sustenta en los buques anfibios y portahelicópteros, que permiten proyectar el poder naval integrado sobre objetivos tácticos que constituyan puntos decisivos del diseño operacional (conjunto o combinado).



La movilidad de las fuerzas napoleónicas quedó evidenciada en la batalla de Austerlitz, donde las tropas francesas recorrieron, a pie, cien kilómetros en dos días.

Movilidad relativa

Es la resultante de la movilidad propia en relación con la del enemigo. Cuando esta relación arroja un saldo positivo para la fuerza propia, significa que se ha alcanzado la condición de movilidad superior, deseable para todo tipo de operaciones e imprescindible en algunas de ellas (por ejemplo: retardo desde posiciones sucesivas o fuerzas de persecución frontal y desbordante).⁽⁶⁾

Movilidad y medios

La movilidad se verá potenciada por la cantidad, capacidad y velocidad de los medios de transporte que la materializan, así como también por su diversidad y complementariedad, de manera tal que permita compensar la falta de disponibilidad de unos con el empleo de otros. ■

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



Veterano de guerra: asóciense

Si es Veterano, incorpórese como **Socio Activo**.
Si no lo es, apóyenos como **Socio Adherente**.

Informes: Uruguay 654, piso 4, of. 403
C1015ABN, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Tel./fax: (011) 4373-5440 E-mail: aveguema82@yahoo.com.ar
www.aveguema.org.ar