

EL PODER MARITIMO

EN LA DECADA

DEL 70

“Poder Marítimo, en su sentido más amplio, incluye no solamente el potencial militar a flote, que domina el mar o cualquier parte de él por la fuerza de las armas, sino también la navegación y el comercio pacíficos, únicamente de los cuales surge sana y naturalmente una flota militar, en la que descansa su seguridad”.

Capitán de Navío Alfred Thayer Mahan,
Armada de Estados Unidos

Por

W. J. Ruhe, Capitán de Navío USN (R.).

Antes, el poder marítimo implicaba, fundamentalmente, sólo la superficie de los mares. Sin embargo, en las últimas décadas los aviones que operan sobre los mares y los submarinos que operan bajo su superficie han aumentado las dimensiones de aplicación del poder marítimo. Hoy, no sólo estamos experimentando los efectos revolucionarios de cambios radicales en la industria del transporte por mar, sino que aparentemente estamos también en el umbral de un cambio aún más profundo en la naturaleza del poder marítimo.

Tenemos ante nosotros una década de desarrollo de lo que hay bajo el mar, la apertura de una nueva frontera de la Tierra. Está acelerándose el movimiento hacia las profundidades de los océanos para explotar las riquezas de los recursos del lecho profundo del mar y usar los potenciales de las grandes masas de agua que cubren la Tierra. Los años que tenemos por delante, la década del setenta, deben demostrar claramente el valor del poder marítimo en el sentido tra-

dicional, pero en el futuro inmediato debemos contemplar también la creación de una nueva y adicional prolongación del poder marítimo: el poder bajo el mar.

La libertad de los mares (incluso para los buques de Inteligencia electrónicos o los submarinos nucleares portadores de misiles balísticos) ha creado un ambiente oceánico algo diferente al que fuera observado por Mahan, en que el poder de la Marina Mercante es muy distinto al poder naval y no puede ejercerse en la misma forma.

El Almirante John McCain, Jr., el más convincente defensor del poder marítimo en la actualidad, se da cuenta claramente de esta naturaleza en transición. En "La Creciente Esfera de Acción del Poder Marítimo", Nav Pers 15223, él manifiesta que cuatro grandes acontecimientos desde la II Guerra Mundial exigen una reevaluación del alcance e importancia del poder marítimo.

El primer acontecimiento importante es de naturaleza política, implica la rápida multiplicación de nuevas naciones desde la II Guerra Mundial. Africa ofrece a este respecto un ejemplo notable: el día V-J diez naciones tenían bajo su control ese vasto territorio; ahora hay en él 39 naciones independientes. En su mayor parte estas naciones son subdesarrolladas económica, social y políticamente, constituyendo buenos objetivos para las naciones agresivas —ya sea por medio de la subversión o la intervención directa—, y el mar es la principal avenida para acercarse a estos países.

El segundo acontecimiento importante es también de naturaleza política. Estados Unidos tiene ahora más compromisos, en más lugares y con más naciones, que implican mayor cantidad de gente que pueblo alguno en la historia haya tenido que satisfacer. Está comprometido con la defensa de unas 60 naciones, ya sea mediante tratados o acuerdos, y la gran mayoría de estas naciones limitan con los océanos del mundo. Estados Unidos se ha alejado irreversiblemente del aislacionismo. Hoy y en el futuro, los acontecimientos en casi cualquier lugar del globo afectarán profundamente a nuestra propia vida nacional. Lo más importante de esta tendencia a salir del aislacionismo es la enorme cantidad de relaciones comer-

ciales de las grandes firmas estadounidenses en ultramar y el rápido crecimiento del comercio marítimo de Estados Unidos a más de 400 millones de toneladas anuales.

El tercer acontecimiento importante, de naturaleza técnica, representa uno de los cambios más profundos en la estrategia militar en la historia de la guerra. El poder marítimo ya no está confinado solamente a las grandes extensiones de los océanos, sino que constituye ahora un elemento extraordinario del poder militar que puede atacar objetivos terrestres tierra adentro en cualquier lugar de la superficie de la Tierra. Esto significa que todas las estrategias anteriores referentes al poder marítimo deben revisarse en forma drástica para incluir este nuevo alcance tierra adentro del poder de ataque naval, en cualquier consideración de hostilidades terrestres. Este nuevo poder de ataque naval tiene tres aspectos que consisten en: misiles balísticos de largo alcance, aviones de propulsión a chorro y fuerzas de infantería de marina transportadas en helicópteros.

El cuarto acontecimiento importante es el potencial nuclear. El poder destructivo de cabezas nucleares ha agregado una nueva dimensión al poder que puede ejercerse hacia y desde la superficie del mar. Con este nuevo poder destructivo desde unidades navales operando en el mar, las grandes guerras son disuadidas cada vez en mayor grado por el poder marítimo. En un aspecto positivo, el potencial nuclear significa también una nueva dimensión de autonomía para los buques de guerra, liberándolos de limitaciones logísticas. En lo político, el poder nuclear cambia la necesidad de instalaciones de reabastecimiento de combustible convenientemente espaciadas en todo el mundo, otorgando al poder marítimo una efectividad completa en todo el océano. Además, los submarinos a propulsión nuclear han demostrado que los estrategos de la guerra naval deben incluir ahora al Artico en su pensamiento y planificación.

Deberíamos agregar un quinto acontecimiento que se encuentra aún en su infancia. Este, tal como ha sido ilustrado por Albert Wohlstetter, en su artículo "Ilusiones de Distancia", aparecido en enero de 1967 en *Foreign Affairs*, se de-



Modelo de una estación
submarina para cinco
hombres.

riva del uso de satélites para las comunicaciones a grandes distancias, del empleo de grandes y veloces aviones para el rápido movimiento de gente, y de la adopción de buques de tamaño cada vez mayor para el transporte de materiales líquidos y a granel, disminuyendo así visiblemente los costos de comunicaciones y transportes. Con los satélites, las distancias se vuelven relativamente insignificantes en el envío de mensajes a lugares lejanos y aislados. Los aviones a chorro llevan ahora a la gente a través de los océanos en cosa de horas. Y la introducción de los buques gigantes en el comercio oceánico (los japoneses contemplan la construcción de petroleros de 500.000 tns. para la década del 70) permite una reducción tan drástica de los costos de transporte a gran distancia de mercaderías importantes y voluminosas como para hacer surgir nuevos agrupamientos económicos de naciones. Está desarrollándose así un nuevo tipo de "regionalismo" o agrupamiento económico de países por los bajos costos del transporte marítimo, y el poder marítimo es el factor dominante que crea este regionalismo.

Hoy, poder marítimo significa: nuevas dimensiones de poder destructivo; transporte cada vez más barato de mercaderías voluminosas a largas distancias; comercio mundial sin estorbos a través de los mares; importantes ampliaciones del poder naval desde el mar a los conglomerados terrestres de los continentes; extensos compromisos por todo el mundo y alianzas con naciones marítimas, como también un control de los mares en zonas determinadas donde la fuerza dominante puede ser puesta en acción en cualquier momento. Este último atributo del poder marítimo nace del alto grado de poder que las fuerzas aéreas y submarinas de muchas de las naciones del mundo podrían aplicar a un lugar limitado de los océanos para obtener el control temporal de esa región marítima. (Incluso con la Séptima Flota desplegada en el Lejano Oriente, el poder aéreo de China Roja puede imponer control temporal en los Estrechos de Taiwán mediante la concentración de fuerzas).

A pesar de que las dimensiones del poder marítimo están cambiando, no debe perderse de vista su importancia según la interpretación de Mahan. Hoy, 40

de las 50 ciudades más grandes de Estados Unidos tienen florecientes actividades portuarias ubicadas ya sea junto al mar o con fácil acceso por agua.

Estas ciudades portuarias se desarrollaron sobre vías acuáticas que tenían suficiente profundidad como para permitir que un gran tonelaje de mercaderías fueran entregadas en las mismas puertas de prósperas industrias. Durante la primera mitad de este siglo, estos 40 lugares podrían haber sido llamados puertos de aguas profundas, pero en los últimos años, sólo unos pocos ofrecen la profundidad suficiente junto a sus muelles (incluso con grandes dragados) para maniobrar los supercargueros de materias primas, tan necesarias para la producción de las industrias básicas. La importancia de esta nueva necesidad de puertos de aguas muy profundas puede ilustrarse por el éxito de los japoneses en producir acero a un costo más bajo que las industrias de acero de Estados Unidos. Con las laminadoras de acero japonesas recientemente ubicadas cerca de las áreas de atraque para la descarga de los buques de transporte del mineral (con calados hasta de 57 pies), el ahorro en gastos de transporte es suficiente como para constituir una importante diferencia de costo que compensa las eficientes operaciones de producción de acero en Estados Unidos. (El costo de cargar mineral de hierro en vagones de carga y los costos adicionales de los fletes en transbordo por ferrocarril, aunque menos del 1% por tonelada-milla, crean un costo notablemente mayor).

Poniendo al día la definición de poder marítimo, el ex Secretario de la Armada Paul Ignatius ha dicho:

"Para muchos, el término Poder Marítimo define el acto de controlar las rutas marítimas del mundo mediante el empleo de buques de combate. En realidad, el poder marítimo tiene una definición más amplia. Abarca la Marina Mercante, la oceanografía, la ingeniería naval, la investigación y la tecnología marina, como también el poder naval".

Parece que los soviéticos han reconocido la nueva dimensión del poder marítimo inherente a un conocimiento y uso de las áreas submarinas del mundo. En el "Informe sobre los Soviéticos y los Mares", presentado por una delegación

del Congreso que viajó a Polonia y a la Unión Soviética, el 4 de agosto de 1966, los congresales participantes dijeron:

"Desde la II Guerra Mundial, los rusos se han dado cuenta de que el conocimiento de los secretos del océano será obligatorio para lograr la meta roja de superioridad naval, económica y marítima... El planeamiento soviético altamente dirigido en oceanografía es una de las razones de su progreso actual. Nuestra impresión fue que sus principales metas son:

Rápida y eficiente transformación de los resultados de la investigación oceanográfica básica en desarrollo económico.

Respeto mundial por las hazañas científicas soviéticas.

Ganar renombre en la comunidad científica internacional y hacer uso de las realizaciones de la oceanografía extranjera.

Encubrimiento político internacional como resultado de ayudar a otras naciones a establecer sus propios programas oceanográficos".

Los Congresales establecieron que los soviéticos tienen más de 200 buques oceanográficos e hidrográficos en funciones y como 9.000 oceanógrafos y técnicos, en comparación con los 3.000 nuestros. Su ventaja en pesca es igualmente importante. Una pesca de 5,6 millones de toneladas en 1965 en comparación con 2,3 millones para los pescadores de Estados Unidos. Los soviéticos tenían planeado un 50% de expansión de su pesca para 1970. Pero más importante que la diferencia en pesca es el uso oceanográfico de la mayor parte de esta flota. Además, los soviéticos están formando una Marina Mercante con una meta de 20 millones de toneladas de desplazamiento para 1980, que es el doble del tonelaje de Estados Unidos, actualmente en declinación.

A esta enumeración de las áreas de énfasis soviético para lograr primacía como potencia marítima habría que agregar su reconocimiento del creciente valor del poder naval submarino. Sus submarinos operativos, que son más de 350, y un programa de construcción de submarinos nucleares que excede considerablemente al de Estados Unidos indican una creencia de que el poderío militar que se re-

quiere de una gran potencia marítima se ejerce mejor mediante sistemas submarinos.

El hecho de que la definición del poder marítimo formulada por un ex Secretario de la Armada o por los soviéticos (tal como fuera interpretado por nuestros congresales) sea suficiente para aplicar correctamente este término a la década del 70 debe examinarse tanto desde el punto de vista de los valores del poder naval que se cree imperarán en el ambiente mundial de la década del 70, como también de los avances oceanográficos y tecnológicos que se vislumbran en relación a los océanos y particularmente al mundo submarino.

Los valores del poder marítimo en la década del 70, en gran parte serán iguales a los de hoy día. Es así como en sus aspectos globales el poder marítimo debe:

- Proporcionar una reputación general de poder capaz de dar a una nación una considerable preponderancia en asuntos internacionales.

- Comprender un amplio comercio marítimo por todo el mundo, de gran importancia para la economía nacional.

- Constituir un vínculo permanente entre las naciones marítimas que asegure la protección mutua de su comercio marítimo y confirme, a través de alianzas militares, una constante facultad de hacer libre uso de los océanos.

- Garantizar una logística adecuada en tiempo de guerra para el apoyo de la economía y de las fuerzas militares.

- Disuadir la guerra nuclear general demostrando que se cuenta con una capacidad de destrucción masiva desde los océanos. (Este valor se acrecienta para las potencias nucleares que usan el mar para desplegar sistemas de armas de disuasión).

- Permitir la capacidad de reunir suficiente poder sostenido en una zona de los océanos alejada de nuestro propio potencial aéreo basado en tierra para realizar un efectivo control de esa región.

- Evidenciar una supremacía tecnológica en el desarrollo de las posibilidades de los océanos con sus muchos beneficios, comerciales, políticos y militares.

- Contar con una base tecnológica que permita reconstituir y reforzar las fuerzas marítimas, si es necesario.

- Proveer una capacidad para actuar independientemente en la mar en pro de intereses nacionales, políticos y económicos. (La capacidad para la acción unilateral no sólo aumenta las opciones militares, sino que aumenta también la facilidad y veracidad de la maniobra política).

- Crear prestigio en la comunidad científica internacional mediante una actitud positiva en asuntos oceánicos.

Al relacionar estos valores del poder marítimo con los intereses propios de Estados Unidos y el bienestar nacional hay que destacar que se necesitaría una Marina Mercante más grande y eficiente bajo nuestra bandera para prestar apoyo a las operaciones militares a fin de mantener la flexibilidad de la acción unilateral. (Hay que reconocer el éxito del bloqueo naval de Cuba como una aplicación unilateral de la presión militar en comparación con los inciertos, lentos y delicados procesos que eran necesarios en el pasado a fin de obtener el consentimiento de nuestros aliados marítimos para una acción militar). Sin una poderosa Marina Mercante nacional se pierden una cantidad de opciones militares unilaterales. Además la supremacía en los conocimientos tecnológicos para la explotación de los océanos produciría nuevos campos para la expansión mundial de los negocios de Estados Unidos. Esta supremacía en la exploración de los océanos puede resultar de gran valor en los futuros desarrollos de su poder marítimo en lo que se relaciona con nuestra economía nacional. Asimismo, la primacía en asuntos oceanográficos hará que Estados Unidos mantenga su imagen de conductor del mundo científico, como también que coseche los beneficios prácticos de hechos que la mayoría de las veces son impredecibles antes de tiempo. La imagen internacional es importante no solamente para los compradores extranjeros, sino también para las relaciones internacionales en que las adhesiones pueden depender hasta cierto punto de una confianza en la fortaleza futura de este país.

Desde el momento que los soviéticos, con su énfasis en el poder submarino, plantean el desafío mayor a la primacía del poder marítimo de Estados Unidos en la década del 70, nos convendría reconocer los posibles usos de su poder ma-

rítimo para promover sus propios intereses. En un discurso, el Almirante McCain identificaba el interés ruso preciso en los océanos para conseguir un nuevo medio de resolver los problemas alimenticios de una creciente y hambrienta población mundial. Sus palabras trataron únicamente este aspecto del poder marítimo:

"Rusia está dispuesta a comprender lo que el Mundo Occidental está pronto a olvidar, a saber, la creciente importancia de los océanos para toda la especie humana".

L. W. Martin, en "El Mar y la Estrategia Moderna", se concentra en el probable uso del potencial militar soviético en el mar. Su opinión sobre la estrategia marítima soviética difiere de la que sustentan los planificadores militares de Estados Unidos o de otros países de la OTAN y parece más razonable, particularmente ante el desarrollo soviético de una considerable capacidad de apoyo a flote en ultramar para sus fuerzas submarinas. Martin vislumbra el uso de las fuerzas navales soviéticas "para asaltos limitados a las comunicaciones con intenciones de aislar a ciertas potencias, en particular dentro de una estructura de alianzas que se afloja". Este asalto limitado sería parte del contexto de hostilidades restringidas a determinadas partes del océano, gozando las fuerzas navales de inmunidad fuera de una zona de combate definida. Por lo tanto, el factor de limitación de base actual tendría menos importancia. En este contexto, "tomar medidas para el reabastecimiento distante sería conveniente y en muchos casos esencial".

Pero la utilización del poder marítimo ruso, según piensa Martin, no se limita necesariamente al conflicto:

"Dado el valor que tienen para las naciones occidentales los despliegues no beligerantes del poder naval y anfíbio, uno se pregunta si no podrían pronosticarse acaso aventuras rusas de este tipo... La ayuda rusa a un nuevo Estado que necesita intervención podría ser atractiva...

En tales asuntos, ser el primero es una gran ventaja... Algún tipo de acción pacificadora, así llamada, bien podría ser la forma en que el poder marítimo soviético se lance finalmente a la ofensi-

va política. Esta actitud, bien calculada, plantearía a la alianza occidental dificultades y problemas decisivos".

Lo que Martin describe como una estrategia en que los soviéticos podrían separar a Estados Unidos de sus aliados, es en cierto modo un tipo de amenaza a su poder marítimo diferente de lo que generalmente se discute.

Fácil es imaginarse a los soviéticos usando su poder naval para intervenir en la revolución de un Estado africano mientras Estados Unidos intenta "mantener la paz". Las presiones militares contra nuestro tráfico marítimo solamente podrían aplicarse con poca intensidad en áreas oceánicas remotas a las bases estadounidenses. Tales presiones probablemente elevarían considerablemente los costos del seguro marítimo, como también el costo de transportar mercaderías americanas en buques extranjeros. Este tipo de acción militar tendría alcances primordialmente económicos y políticos y estaría más en consonancia con la acelerada expansión de las flotas mercantes soviéticas.

Los compromisos militares de esta potencia marítima rival en la década del 70 son diferentes por cierto a las de las últimas décadas.

Los adelantos tecnológicos y oceanográficos que influirán en la naturaleza del poder marítimo durante la década del 70 parecen predecibles a partir de las tendencias actuales en la tecnología del transporte de superficie, la tecnología de las profundidades marinas y la investigación actual destinada a incrementar el conocimiento de los océanos mismos.

El desarrollo de los grandes buques de transporte a granel, como se decía al comienzo, tendrá un profundo efecto en la naturaleza del poder marítimo en la próxima década. A los comentarios anteriores se podría agregar: el comercio marítimo se vuelve más amplio a través del mundo; los negocios se tornan progresivamente internacionales en alcance; el comercio marítimo se hace más vulnerable a la interdicción en tiempo de guerra, y disminuye la importancia de los embote-llamientos geográficos. En Suez, por ejemplo, incluso antes de la clausura del Canal, se advirtió una disminución del tráfico de petroleros debido al progresi-

vo empleo de superpetroleros en el transporte de petróleo alrededor del Cabo de Buena Esperanza.

La proyección de la capacidad del hombre para trabajar como nadador libre, a profundidades hasta de 1.500 a 2.000 pies, dentro de la próxima década, abrirá el camino a industrias destinadas a explotar el lecho del mar, al menos a esas profundidades. Junto con los avances tecnológicos que se promoverán ante la promesa de operaciones industriales beneficiosas a dichas profundidades, vendrán una cantidad de posibilidades para utilizar el lecho del mar y la columna de agua hasta ese límite. El Dr. William A. Nierenberg, de la Institución de Oceanografía Scripps observa que a la multiplicación de las instalaciones submarinas seguirán los puestos militares en el fondo, para ser usados como fuente de Inteligencia para el movimiento de los submarinos hostiles. Destaca también que el control de las profundidades de los océanos —una forma tridimensional de control— tendrá que ser seriamente considerado como una extensión del aspecto limitado de control de la superficie de los mares, existente en el pasado. "La posibilidad de explotar las cuencas oceánicas para fines materiales ha dado mayor importancia a la posesión de los océanos como un objetivo, incluso en un sentido limitado de la palabra. La tendencia a la posesión y su tecnología acompañante harán retornar a la guerra naval a sus primeros orígenes, que fueron de predominio económico por parte del país que más éxito había tenido".

La creciente capacidad del hombre para moverse libremente bajo el agua tendrá un gran efecto sobre las operaciones anfibia —constituyendo una importante prolongación del poder naval. La tecnología de transporte en compartimientos especiales desde vehículos sumergidos se traducirá en una amplia capacidad para lanzar grandes cantidades de tropas de asalto desde submarinos posados en el lecho del mar. El "Greyback", un submarino convencional bastante moderno, que todavía conserva los dos tanques de proa que alojaban a los misiles Regulus, puede embarcar simultáneamente varias docenas de hom-

bres montados en trineos submarinos y equipados con armas de infantería. Esto es sólo el comienzo de un nuevo concepto de poderosas fuerzas de ataque lanzadas desde la profundidad de los mares contra las fuerzas defensoras, virtualmente en cualquier área costera.

El movimiento de vehículos cerca del fondo o sobre el fondo mismo se traducirá en una capacidad de operar vehículos militares cerca del fondo, aumentando así su seguridad y reduciendo al mínimo los peligros de detección y destrucción. (Los aviones en operaciones diurnas sobre Vietnam han reducido al mínimo el riesgo de detección mientras se aproximan a blancos terrestres volando bajo y usando así las irregularidades del terreno para escudar sus movimientos de los aparatos detectores de radar.) Es difícil pronosticar lo que puede significar esta nueva capacidad de acercarse al fondo, en vista de la tendencia a usar nuevos materiales para el casco, tales como vidrio o cerámica, y, la rápida ampliación de las operaciones submarinas de vehículos a cerca de 20.000 pies de profundidad. Los nuevos tipos de vehículos anti-submarinos que necesariamente deben desarrollarse son más difíciles aún de imaginar. Pero la principal tendencia en tecnología submarina militar debería ser hacia las operaciones a grandes profundidades y puede que los submarinos "hunter-killer" tengan que prepararse para alcanzar cualquiera profundidad a fin de cumplir su objetivo.

Se vislumbran plataformas flotantes, que pueden convertirse en puertos leños de tierra como también en aeródromos fuera de las aguas territoriales. Con su aparición en medio de un ambiente político mundial en que se sigue reconociendo la libertad de los mares, la naturaleza del poder marítimo se hace más autónoma, menos dependiente de una red mundial de bases terrestres. Con esto se fortalece la influencia política del poder marítimo y aumenta la flexibilidad para usarlo. Este solo factor puede constituir el más importante aumento de la influencia del poder marítimo que ha de verse en la década del 70.

Nuevos tipos de sistemas de disuasión nuclear basados en el mar deben surgir a medida que los requisitos de seguridad,

la capacidad de segundo ataque, la destrucción segura de los objetivos del enemigo y la capacidad de sobrevivir de tales sistemas estén cada vez más amenazados por los adelantos tecnológicos.

De hecho, lo que más fácilmente puede pronosticarse es que se produzca toda una nueva familia de sistemas de armas militares a raíz del dominio de las profundidades del mar por parte del hombre, y la naturaleza de ellas es sumamente difícil de adivinar. Mirando a la década del 30, sólo un puñado de visionarios pronosticó el sistema de aviones usados en la II Guerra Mundial (sólo una década más tarde) y menos aún pudieron presentir el papel revolucionario que desempeñaría el motor a chorro.

Tal como el comercio marítimo ha sido durante los últimos mil años un factor primordial para la supervivencia de una nación, tanto en tiempo de paz como de guerra, la próxima década debe empezar a demostrar la creciente importancia de la explotación de los espacios submarinos y fondos del mar. Los vehículos e industrias desarrolladas y los conocimientos adquiridos en el proceso crearán una nueva dimensión del poder marítimo en el sentido de Mahan.

Las potencias marítimas han dominado el pasado. Aquellos que dominen y usen el ambiente oceánico en su totalidad podrán asimismo controlar su destino.

Marinos Ovejeros

El Comandante de la escampavía revisó la lista de carga enviada a la dotación de la Estación Meteorológica de Diego Ramírez, al Sur del Cabo de Hornos. En ella figuraban un carnero y varias ovejas destinadas a la reproducción, fuera de aquellos animales en pie que conformaban la cuota normal de ración.

Para verificar interrogó al 2º Comandante, contestándole éste que ya se habían embarcado el carnero y las ovejas, junto a la otra carga.

Zarpó el buque, y a las pocas horas alguien notificó que no se veía el carnero. Revisaron, y efectivamente no se divisaba el carnero. Como era poco posible que se hubiese caído al mar, a regañadientes, giraron en redondo y regresaron a puerto. Reclamaron el carnero; les contestaron que ya lo habían embarcado junto a las ovejas.

"Ya hemos buscado por todas partes y no hemos visto ningún animal con cachos que identifique al carnero".

La respuesta no se hizo esperar:

"Este carnero es muy joven y no tiene cachos, pero si le hubiesen levantado las patas traseras lo habrían identificado fácilmente".

Y así fue, el carnero no se distinguía de las ovejas hasta que no se le examinó más detenidamente".

Avergonzados zarparon nuevamente y después de algunos días llegaron a su destino sin novedad. Desembarcaron las ovejas y el carnero dando las instrucciones necesarias para separar las ovejas destinadas a la reproducción del resto.

A los pocos meses regresaron a Diego Ramírez con nuevas provisiones. Interesados, preguntaron si había habido novedad con respecto a la reproducción, a lo que les contestaron negativamente. Igual respuesta recibieron en su siguiente visita.

Decidiendo investigar el asunto más a fondo, examinaron las famosas ovejas y comprobaron que eran capones. Se habían mezclado con los animales para consumo. Al viaje siguiente trajeron ovejas, pero no se presentaban novedades. Preocupados, pensaron:

.... "¿Se habrá pervertido el carnero rodeado sólo de capones?".

Felizmente, a los pocos meses tuvieron noticias tranquilizadoras. Varias ovejas estaban en vías de ser madres, y todos respiraron tranquilos y satisfechos.

Un problema más había sido resuelto.