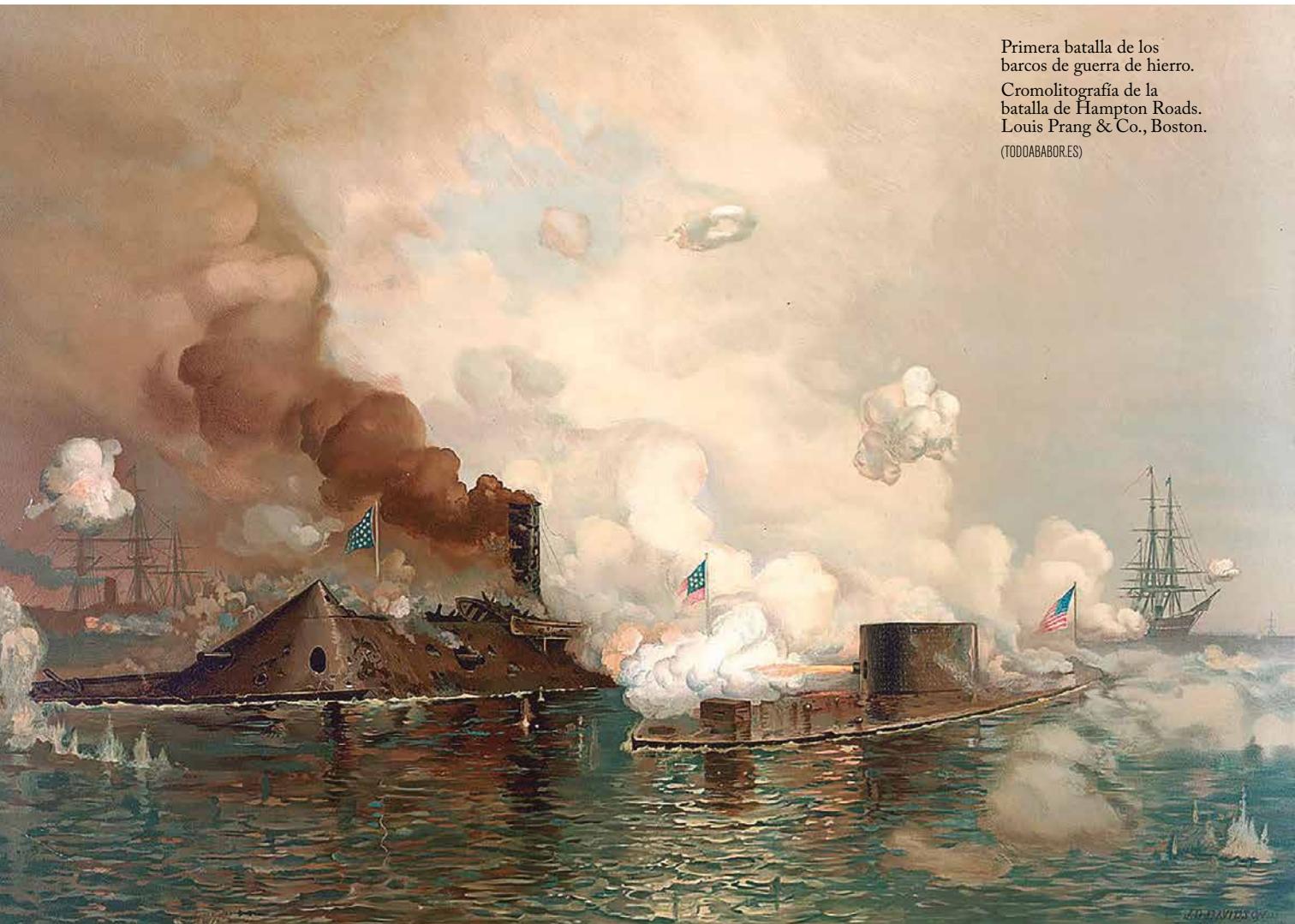


LA BATALLA NAVAL DE HAMPTON ROADS: UN PUNTO BISAGRA EN LA TÁCTICA DE LA GUERRA EN EL MAR

Teniente de Fragata Ignacio A. Montaña

Primera batalla de los
barcos de guerra de hierro.
Cromolitografía de la
batalla de Hampton Roads.
Louis Prang & Co., Boston.
(TODOABABOR.ES)



El Teniente de Fragata (CPES) Ignacio Ariel Montaña es historiador y forma parte del Cuerpo Profesional de Oficiales de la Armada argentina.

Estudió Licenciatura en Historia, título que lo habilitó para realizar el Curso de Integración Naval, y realizó el Tramo de Formación Pedagógica por lo que también posee el título docente.

Desde el punto de vista académico profesional, ejerció como Profesor de nivel universitario y secundario.

Es estudiante avanzado de la Maestría en Historia de la Guerra (ESGE-UNDEF) y del Curso de Posgrado de Historia Naval y Marítima Argentina (ESGN-UNDEF).

Actualmente está destinado en el Departamento de Estudios Históricos Navales (Dirección de Relaciones Institucionales de la Armada), conocido como "Casa amarilla", en donde se desempeña como Jefe de Investigaciones Históricas y Jefe de Biblioteca y Archivo.

Hasta mediados del siglo XIX, el hombre solo había podido navegar con el viento como medio de propulsión. Por tanto, en las batallas navales, los buques respondían ante esta fuerza de la naturaleza con las restricciones que ella generaba.

Con los avances tecnológicos, comenzaron a aparecer novedosas tecnologías aplicadas a las nuevas construcciones navales. Su objetivo era modernizar los buques, dotándolos de diferentes elementos técnicos tales como la hélice. De esta manera, el sistema de propulsión se independizaría parcialmente del yugo de la naturaleza, ofreciendo una velocidad a veces superior, pero siempre independiente del viento.

La coraza y el proyectil empezaron a luchar en el mar. Los buques que seguían siendo de madera empezaron a armarse con cañones. El conflicto bélico clave en donde la Era Industrial (en términos historiográficos, la Segunda Revolución Industrial) manifestó sus primeras armas fue la Guerra de Crimea (1853-1856), precisamente en la Batalla de Sinope, librado en el Mar Negro. En ella empezaron a verse los buques de vapor y el desarrollo de los buques blindados. Este es un antecedente directo de la Guerra de Secesión.

Inicialmente las fuerzas de Napoleón III fracasaron y, ante esta situación, hacia mediados de 1855, el Emperador ordenó la construcción de cinco baterías acorazadas con cañones de 50 y de 12 libras, que desplazaban aproximadamente 1651 toneladas y una velocidad 4 nudos. Estas unidades participaron del sitio de Sebastopol (entre 1854 y 1855), participando de la destrucción de fuerzas rusas. En otras palabras, las innovaciones militares propias de la Segunda Revolución Industrial en el marco de la guerra en el mar pueden observarse en estos hechos de la mencionada guerra en Europa.

De tal modo, continuando en el marco de la Guerra de Crimea, las baterías flotantes acorazadas francesas, construidas por orden de Napoleón III derivaron en la aparición de buques blindados, la generalización de la máquina de vapor y la propulsión a hélice, que sería una herramienta técnica que funcionaba en paralelo con el velamen.

Estas innovaciones ratificaron su eficacia una década más tarde en la batalla de Hampton Roads durante la Guerra de Secesión Estadounidense, donde se enfrentaron por primera vez dos buques acorazados propulsados a vapor: el *Merrimac* y el *Monitor*. Por tanto, puede decirse que dicha batalla naval fue hija directa de la Segunda Revolución Industrial, al ser el primer enfrentamiento entre buques en hierro e impulsados a vapor. Sin embargo, la transición tecnológica en los Estados Unidos no fue inmediata. Aunque se había dado la orden de construir grandes buques acorazados, muchos de esos proyectos quedaron inconclusos debido a la falta de peligro que supusiera una guerra. Además, puede pensarse que el pen-

samiento estratégico tradicional todavía seguía ligado a los buques de vela. De esta forma, en estos diez años, puede decirse que la Armada estadounidense se encontraba en una etapa de transición gradual: por un lado, todavía mantenía su flota con buques de madera y el velamen como su principal sistema y, por otro lado, estaba construyendo buques modernos de acuerdo a las nuevas tecnologías vistas en el mundo de la Guerra naval. De este modo, comenzó una nueva era en la historia táctica de la guerra en el mar.

Resulta necesario establecer un breve marco de referencia que permita comprender el proceso histórico de los acontecimientos navales que derivaron en la Batalla de Hampton Roads dentro de la Guerra de Secesión. Tras la guerra de 1812 contra Gran Bretaña, los Estados Unidos tuvieron un progreso económico considerable, aunque desigual en el territorio. En el sur, orientaron sus intereses a la agricultura y al cultivo del algodón, para lo cual necesitaban mano de obra esclava. Los estados del norte, en cambio, se enfocaron en el sector industrial y manufacturero. Tenían un ideal liberal; por lo que se oponían a la esclavitud. Las diferencias entre ambas regiones, luego devenidas en bandos, eran notables.

Las tensiones mencionadas, acumuladas durante años, devinieron en la guerra civil conocida como Guerra de Secesión.

Luego del ataque del sur al norte, los unionistas respondieron con la declaración del bloqueo el 19 de abril de 1861, dado que consideraban que la Confederación dependía fuertemente del exterior. El bloqueo tuvo lugar en forma paralela con la conquista de la red fluvial del Mississippi.

Pueden mencionarse tres fases del bloqueo:

1. Primera fase (1861): Esta comienza con la declaración y el despliegue inicial. Como se menciona en el párrafo anterior, el Presidente Lincoln proclamó el bloqueo de los puertos confederados, pero la Armada de la Unión aún no contaba con medios suficientes para ejecutarlo. Por tanto, puede interpretarse que el aspecto naval era simbólico y con fines estratégicos disuasivos, y un número reducido de buques. En resumen, es una etapa de improvisación y limitante en las acciones tácticas.
2. Segunda Fase (1862-1863): en esta fase, aumentó el poderío naval de la Unión Estadounidense. La Marina Norteña incrementó su flota gracias al aspecto tecnológico de la industrialización, y el despliegue de buques a vapor y acorazados organizados en escuadras que patrullaban en zonas costeras. Esto permitió un bloqueo más prolijo y eficaz, interceptando los intentos de los confederados de comerciar con europea mediante los *blockade runners* (los buques ligeros y rápidos).
3. Tercera Fase (1864 hasta el final de la Guerra): consolidación y rigurosidad en la aplicación del bloqueo. Para el momento, la marina de la Unión ya había desarrollado considerablemente su armamento naval, lo suficiente para sellar por completo los accesos marítimos del Sur. Además, se fortificaron enclaves estratégicos navales, como las entradas de los puertos de Wilmington, Mobile y Charleston, lo que ahogó logísticamente al Sur y sufrir consecuencias económicas internas.

El 7 de septiembre, las fuerzas de la Unión tomaron Ship Island y, el 7 de noviembre, Port Royal (Carolina del Sur). De esta manera, el bloqueo se hizo fuerte y eficaz, y lentamente comenzaron a presionar a la Confederación. Los buques confederados trataron de impedir el bloqueo, pero nunca hubo un ataque que supusiera una victoria o una derrota definitiva.

La Batalla de Bull Run (julio de 1861), el primer enfrentamiento terrestre importante de la Guerra de Secesión, significó una victoria sureña que desechó las posibilidades de que

Puede decirse que Hampton Roads fue hija directa de la Segunda Revolución Industrial, al ser el primer enfrentamiento entre buques en hierro e impulsados a vapor. Sin embargo, la transición tecnológica en los Estados Unidos no fue inmediata.

1 Puede decirse que esta acción fue errónea por parte de la Unión, porque, desde el punto de vista internacional, lo que hicieron los Estados Unidos fue abordar un buque extranjero por la fuerza y llevarse a los tripulantes como prisioneros. Un motivo similar fue el que dio inicio a la guerra en 1812, cuando los británicos hicieron lo propio. Esa acción podía ser considerada piratería o acto de guerra, y el gobierno británico pudo haberlo usado como chivo expiatorio para un intento abierto de ayudar a la Confederación.

esta Guerra fuese un conflicto breve. Tras el triunfo, la Confederación apostó estratégicamente por una intervención diplomática europea. Los sureños se mantuvieron a la expectativa en el bloqueo esperando que Gran Bretaña reaccionara al considerar que afectaba el comercio del algodón. Puede decirse que este fue el pensamiento que guió el accionar confederado. Por ello, fueron en busca de ayuda europea. El gobierno confederado envió a dos comisionados, James Mason y John Slidell, a Gran Bretaña y Francia. La comisión embarcó en el *Trent* (buque británico) y zarpó hacia sus destinos. Sin embargo, el 8 de noviembre de 1861, el buque fue detenido por la *Unión San Jacinto* al comando de Charles Wilkes, quien llevó a ambos comisionados a Boston como prisioneros¹. Luego de que el presidente Abraham Lincoln ordenara la liberación de los comisionados, ambos zarparon nuevamente hacia Europa. No obstante, los resultados no fueron los esperados, porque no consiguieron lo que anhelaban.

Si bien casi toda la flota del norte fue destinada al bloqueo, puede considerarse que era relativamente fácil forzar el bloqueo con habilidad y sangre fría. Según el testimonio del Comandante Boucherie, un ejemplo de ello lo constituye un episodio ocurrido en el río Cape-Fear: diecisiete vapores salieron de Wilmington, y entraron ocho sin que hubiese persecución por parte de la flota bloqueadora.

El Secretario de Marina confederado, Steven Mallory, consideró que la mejor opción para la Confederación era invertir en una pequeña flota de buques de guerra acorazados con el fin de desafiar el bloqueo. De esa manera, se asomaba la invención de los buques acorazados.

Sin embargo, la Marina Confederada estaba en desventaja, ya que no tuvo éxito en la compra de buques a Francia y Gran Bretaña. Por otro lado, la secesión de Virginia de la Unión significó, nuevamente, la posibilidad de adquirir nuevos buques de guerra.

Desde una visión clausewitziana, el propósito fundamental de la guerra es imponer la voluntad sobre la del enemigo. La Confederación actuaba pasivamente. El gobierno de la Unión presidido por Abraham Lincoln estaba decidido a mantener la Unión, por la fuerza en caso de ser necesario. Por ello, le correspondía la función de eliminar cualquier elemento que supusiera un obstáculo para la soberanía. Para lograrlo, debía tomar la iniciativa.

Operacionalmente, con Beaure a la cabeza, el Ejército Confederado ocupó una posición que seguía la línea del arroyo Bull Run. Luego, otra tropa de esta misma Confederación, al mando de Johnston, se ubicó en las proximidades de Harpers Ferry para proteger el corredor de acceso al valle del Shenandoah.

Como se menciona en párrafos anteriores, las tropas de McDowell –las de la Unión– fueron derrotadas en la primera batalla de Bull Run. Por ello, el general fue reemplazado por otro, George B. McClellan, quien asumió el mando ejecutivo del Ejército del Potomac. Trasladó esas tropas a la península, y desembarcaron en el Fuerte Monroe, lo cual era favorable, porque no solo protegían los ríos, sino que los volvía navegables, con lo que se lograba una base de abastecimiento.

Un factor determinante de la derrota de la Confederación fue la asfixia económica causada por el bloqueo. Las batallas navales en esta guerra adquirieron su importancia.

Dentro de este contexto, el 20 de abril de 1861, la Armada Confederada tomó con éxito el astillero *Gosport Navy Yard* en Norfolk, Virginia. Ello significó un duro golpe a la Unión, cuyas tropas se batieron en retirada. Las fuerzas confederadas tomaron alrededor de 1200 cañones navales. El comandante del astillero ordenó el hundimiento de los buques allí estacionados y llegó a incendiar buques propios, como el *USS Merrimack*. Sin embargo, los confederados intentaron rescatar lo que pudieron de esos buques para adquirir lo que les fuera

Un factor determinante de la derrota de la Confederación fue la asfixia económica causada por el bloqueo de la Armada del norte. Las batallas navales en esta guerra adquirieron su importancia.

de utilidad. El rescate de los restos y la modernización del *Merrimack* lo transformaron en el *Virginia*. El 8 de marzo de 1862, el *CSS Virginia* hizo su bautismo de fuego contra la Unión y destruyó los buques de madera. Simbólicamente, este hecho puede interpretarse como la representación de la entrada de los buques propios de la Revolución Industrial.

El Secretario de Guerra declaró: «El *Merrimack* [*Virginia*] cambiará todo el carácter de la guerra; destruirá, sucesivamente, a todos los buques de guerra y pondrá todas las ciudades del litoral bajo contribución».

El Estado de la Unión vio estas invenciones como una amenaza. Por ello, comenzaron la construcción de un nuevo buque que pudiera hacerle frente al *Virginia*. Así, John Ericsson presentó un proyecto, en agosto de 1861, de un pequeño buque blindado, con escasa altura sobre el agua, con una torreta circular giratoria sobre la que se montaban dos cañones de once pulgadas. El proyecto fue aceptado y comenzó a construirse. Este buque fue bautizado por su diseñador como *Monitor*, y en tan solo diez días estuvo listo. Con escasos recursos, la Unión se puso al nivel de la Confederación.

El monitor desde lejos era casi invisible, solo se visualizaban su borda y chimenea, lo que hacía relativamente fácil su identificación. Sin embargo, era el buque deseado para combatir en la guerra porque su bajo calado le permitía moverse con mayor rapidez y agilidad en aguas poco profundas o plagadas de bajos como las de los ríos.

En cuanto estuvo listo, comenzó a combatir en el mar y resultó ser un buque poderoso: destruyó tres buques importantes de la Unión que estaban en el río James, considerado el punto más vulnerable de la costa de la Confederación. Su desventaja no significaba la anulación de su gran ventaja principal: era un buque potente en un contexto donde los construidos con madera comenzaban a ser obsoletos.

Dentro del teatro de operaciones, la Armada de la Unión comenzaba a sofocar a la Confederación, aunque durante los primeros meses de 1862, el bloqueo estuvo a punto de derrumbarse. A lo largo de la historia, el material para construir buques fue la madera. Y con los avances tecnológicos del período, los acorazados empezaron a ser fundamentales. Con la invención de los buques acorazados, los Estados Unidos (en su totalidad) cambiaron su paradigma naval. Y eso influyó en el resto del mundo.

Desde una perspectiva técnica, la coraza de ambos era muy superior a sus armamentos. Los confederados transformaron el *USS Merrimack* cortando la línea de flotación y reemplazando la obra muerta por una especie de casamata con mamparos blindados inclinados unos 35 grados, recubriendo al buque rieles de ferrocarril con un espesor de 11 centímetros. Agregaron también un espolón de hierro. Esto lo convirtió en un fuerte acorazado de aproximadamente 2500 toneladas de desplazamiento, 5 nudos de velocidad, coraza de 100 mm de espesor, cuatro cañones lisos de 180 milímetros y dos cañones rayados de 150 milímetros. Por su parte, el *Monitor* desplazaba 1300 toneladas, su eslora era de 53 metros, 15 metros de manga, 3 metros de calado y una coraza de 150 milímetros que se extendía hasta un metro por debajo de la línea de flotación. No tenía espolón y contaba con una cubierta blindada de 12 milímetros de espesor, en la que había una torre blindada cilíndrica y giratoria con dos cañones de 200 milímetros y una torre pequeña de gobierno.

Con la aparición del *Virginia* o el “*Merrimack* modernizado”, el bloqueo se rompió, y todo indicaba que el campo estaba listo para que la Confederación pudiera negociar con Europa para recibir ayuda. Sin embargo, el 9 de marzo el *Monitor* entró en acción y se produjo un combate entre los dos buques acorazados que marcó un punto de inflexión no solo en la historia estadounidense sino en la historia general: todas las Armadas del mundo empezaron a construir buques acorazados.

El Secretario de Guerra declaró: «El *Merrimack* [*Virginia*] cambiará todo el carácter de la guerra; destruirá, sucesivamente, a todos los buques de guerra y pondrá todas las ciudades del litoral bajo contribución».

La desventaja que poseía la Confederación era que tenía una sociedad agraria que había pasado toda su vida en guerra y no tenía los conocimientos técnicos para diseñar una flota. Para contrarrestar esta incógnita en sus fuerzas, los diseñadores de buques sureños construyeron un buque blindado, que era revolucionario en diseño y letal en efectividad combativa. Su comandante lo probó contra los fuertes buques de la flota federal y, en pocas horas, los buques de guerra de madera del mundo quedaron anticuados, el navío blindado todavía presentaba algunas deficiencias, como un calado inadecuado y una maquinaria obsoleta.

El *Monitor* zarpó de Nueva York la tarde del 6 de marzo de 1862 con indicios de buen tiempo. A la altura de los cabos del río Delaware, las olas empezaron a barrer la cubierta del *Monitor*. El *Monitor* estaba sufriendo averías. La estanquidad de su casco estaba fallando y, en dirección al Fuerte Monroe, en Hampton Roads, se estaba librando un combate. El *Monitor* se dispuso a entrar en acción.

El escenario en que la captura o la destrucción total de la flota federal en Hampton Roads y la evasión del *Virginia* y los cruceros rebeldes parecían inevitable.

Así, el *Monitor* y el *Virginia* batallaron en Hampton Roads. Durante el combate librado, pudo observarse que el *Monitor* era más maniobrable que el *CCS Virginia*.

En Hampton Roads había dieciséis buques de guerra de todas clases, con un total de 298 cañones que ese día habían demostrado su inutilidad para hacer frente a un buque blindado. Se permitió que la tripulación del *Monitor*, cansada y agotada por el trabajo constante de los tres últimos días, y en vista de la tarea que se esperaba que cumpliera al día siguiente, durmiera y descansara.

El *Monitor* era una nave de guerra cuyo alcance, en ese momento, no se conocía bien. Algunos creían que era un tanque de agua; otros, que era una máquina de gran fuerza. Nadie creía que tuviese cañones ni que fuera muy potente. Los testimonios del ataque del *Monitor* hicieron pensar que, con ese nuevo buque, cambiarían el curso de la guerra.

Una ventaja importante que tenía el *Monitor* era el poco calado que poseía. Esto le permitía estar menos limitado en aguas poco profundas, en comparación con los buques enemigos. Al igual que el *Virginia*, su desventaja no anulaba su rapidez y su maniobrabilidad.

Esta batalla tuvo un alto impacto en la Marina de los Estados Unidos, especialmente por la participación del *USS Monitor*, pues influyó en un cambio en el diseño naval, que los llevó a pasar de los buques de vapor con armamento de costado a los buques de torretas propulsados por vapor. Es decir, como se menciona en párrafos anteriores, la Segunda Revolución Industrial tuvo una gran influencia en el desarrollo del armamento naval posterior a esta batalla.

Desde un punto de vista socio-militar, también se observó un cambio, ya que comenzaron a aceptarse ingenieros navales en las dotaciones de los buques. Esto no quiere decir que antes no hubieran trabajado ingenieros en armamento militar naval, sino que, a partir de la guerra, empezó a sentirse su importancia. En un contexto histórico donde las armas comenzaron a industrializarse, su oficio fue de necesidad primaria para realizar la guerra.

La destrucción de dos acorazados de madera por parte del ariete acorazado confederado, *CSS Virginia*, determinó el inicio de una nueva era naval. En cambio, el *USS Monitor*, que luchó contra el *Virginia*, marcó un antes y un después en las batallas navales y, a su vez, demostró que la única forma de detener a un acorazado era con otro acorazado.

De esta forma, se interpreta que la Segunda Revolución Industrial, al innovar en cuestiones materiales navales, preparó el escenario para el desarrollo de la batalla de Hampton Roads.

En Hampton Roads había dieciséis buques de guerra de todas clases, con un total de 298 cañones que ese día habían demostrado su inutilidad para hacer frente a un buque blindado.

2 El sumergible tenía una larga pértiga con una carga explosiva atada en la proa, a esto se le conocía comúnmente como torpedo de pértiga o de botolón. En este tipo de sumergibles, para hacer el ataque, el submarino se tenía que acercar al buque objetivo, colocarle el explosivo, alejarse y entonces detonarlo para hundir al buque enemigo.

Materiales como las máquinas de vapor, las armas de fuego renovadas, la hélice de tornillo, el casco de hierro y las placas de blindaje fueron algunos de los tantos elementos que lograron la innovación en esta batalla perteneciente a las primeras guerras modernas.

Otro ejemplo del aporte de la Revolución industrial a la guerra fue la utilización de los submarinos. Para entender la acción de los submarinos, debe destacarse que, desde el comienzo de la guerra, los Estados Confederados sufrieron un ahogante bloqueo comercial por parte de la Unión, que estaba previsto en el Plan Anaconda del señor General Winfield Scott.

Dentro de este marco de la guerra submarina, el submarino *H. L. Hunley*, en un temerario ataque con el “torpedo de pértiga”, que era su arma principal destruyó uno de los buques de la Unión, conocido como *USS Housatonic*. Los ingenieros fueron muy importantes para el desarrollo de la cuestión.

El mayor número de acciones navales consistió en las operaciones propias del bloqueo de los puertos del norte contra los del sur, intercaladas con ataques periódicos a ciertos fuertes y un número considerable de misiones en el río Mississippi.

La Batalla de Hampton Roads representa el símbolo de la guerra en el mar durante la Guerra de Secesión y, en lo doctrinario, un nuevo punto de partida en todo el mundo. Lo observado en dicha batalla naval, prestando atención a los nuevos tipos de buques, motivó al resto de los países, principalmente de Europa, a armarse navalmente. En Argentina, según la obra “Los Marineros de la Generación del 80” del CN VGM (R) Guillermo Oyarzabal, Domingo Faustino Sarmiento adquirió este tipo de buques (específicamente el *Monitor* que combatió en esta Batalla) para modernizar a la Marina de Guerra argentina.

El bloqueo impuesto por la Unión puede tener distintas interpretaciones. Se considera que con esa acción militar se ahogó política y económicamente a la Confederación, que, si bien tenía recursos, no los utilizó hasta la creación de los buques acorazados. Además, están quienes afirman que el bloqueo no fue desmedido ni tan drástico y que hubiese bastado con una demostración de fuerza.

Historiográficamente, puede decirse que la batalla de Hampton Roads es un hecho bisagra dentro de la historia de la guerra y militar, porque cambia la mentalidad de combate dado que los Comandantes tuvieron que repensar la táctica en el combate naval: ya no solo era importante la artillería o el armamento que componía a un Buque de Guerra, ahora también importaba cuanto podía resistir el blindaje, la movilidad a vapor y el perfil “invisible” del buque. Por ello, empezó a priorizarse la industria, la metalurgia y los diseños funcionales, que anticiparon los modelos de buques de guerra industrial del siglo XX.

Si bien los buques no eran perfectos, el *Monitor* y el *Virginia*, los fenómenos navales, explotaban sus fuertes: el *Monitor*, al tener poco calado, poseía una maniobrabilidad más sencilla, además de ser más rápido y ágil; el *Virginia*, por su parte, estaba mejor armado.

Estos dos modelos fueron un nuevo punto de partida en la guerra naval. ■

Si bien los buques no eran perfectos, el *Monitor* y el *Virginia*, los fenómenos navales, explotaban sus fuertes: el *Monitor*, al tener poco calado, poseía una maniobrabilidad más sencilla, además de ser más rápido y ágil; el *Virginia*, por su parte, estaba mejor armado.

BIBLIOGRAFÍA

- Asimov, Isaac. *Los Estados Unidos desde 1816 hasta la Guerra Civil*. Madrid, Historia Alianza Editorial, 2000. 362 págs.
- Deogracias, Alan, J. *La Batalla de Hampton Roads: una revolución en asuntos militares*. Kansas, Facultad de la Escuela de Comando y Estado Mayor del Ejército de los EE. UU, 1990. 95 págs.
- Godoyol, José Mas (Dir.). *La Marina Historia. De Trafalgar a nuestros días*. Vol. 1, Delta S.A. Barcelona, 1983. 230 págs.
- Konstam, Angus. *The Civil War Seaport: Blockade and Blockade Runners*. Oxford: Osprey Publishing, 2003.
- Martínez, Fernando. *La guerra de Secesión*. Madrid, Silex ediciones S.L., 2013. 405 págs.
- Martínez, José e Hidalgo Terán. *Enciclopedia general del Mar*. Ediciones Garriga. Madrid, 954 págs.
- Oyarzabal, Guillermo Andrés. *Los marineros de la Generación del Ochenta: evolución y consolidación del poder naval en la Argentina (1872-1902)* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2003, pp.350.
- Oyarzún, ErisSolis. «La guerra en el mar y la estrategia marítima en la historia» en *Revista de Marina*, 2014, 10 págs.
- Sauliol, René. *Otra guerra de Naciones (Naciones en armas). La Guerra de Secesión*. Tomo I, Círculo Militar, Buenos Aires, 1936, 401 págs.
- Scherner, Robert. *Historia general de las civilizaciones*. Volumen VI, Ediciones Destino, Barcelona, 1960, 720 págs.
- Webb, Willard (Dir.). *Momentos cruciales de la guerra de sucesión*. Buenos Aires, Plaza & Janes S.A. 1967. 493 págs.