

UNA ARMADA PARA UNA NACIÓN. LA MARINA DE GUERRA DE LOS ESTADOS CONFEDERADOS DE AMÉRICA

Fernando J. SUÁREZ DE MIGUEL
Licenciado en Historia

Cuando el 8 de febrero de 1861 los delegados de Carolina del Sur (SC), Alabama (AL), Mississippi (MS), Georgia (GA), Florida (FL), Texas (TX) y Louisiana (LA) se reunieron en la ciudad de Montgomery (AL) y proclamaron el nacimiento de los Estados Confederados de América, quedaron pocas dudas acerca del estallido de un conflicto armado en Norteamérica.

Las autoridades confederadas ordenaron que todos los arsenales y guarniciones federales situados en territorio sureño fueran ocupados para obtener las armas y pertrechos allí almacenados y, desde un punto de vista psicológico, para acentuar la recién proclamada independencia.

La cuestión de la ocupación de los fuertes federales enconó las de por sí tirantes relaciones entre Washington y el gobierno confederado. Lincoln, ferviente y fanático defensor de la preservación de la integridad de la Unión, hacía llamamientos a la negociación al tiempo que trataba de mantener bajo su control la mayor cantidad de fuertes en territorio sureño, como medida preventiva ante un conflicto cada vez más anunciado (1).

Para abril de 1861 solamente restaban dos guarniciones federales en territorio confederado: Fort Pickens (FL) y Fort Sumter (SC). La población sureña veía como un insulto que en ambos establecimientos ondease la bandera de la Unión. Paralelamente, los sectores más radicales tanto del Norte como del Sur abogaban por una solución militar a esta cuestión.

El previsible desenlace de la situación tuvo lugar el 12 de abril. Un bombardeo sobre Fort Sumter abrió las puertas a la Guerra de Secesión (2), Lincoln hizo un llamamiento solicitando 75.000 voluntarios para tres meses

(1) En su discurso de toma de posesión, el 4 de marzo de 1861, Lincoln manifestó que la unidad de los estados era perpetua y no podía ser disuelta de modo unilateral. La respuesta confederada a la declaración de principios del nuevo presidente de los EE.UU. fue el llamamiento realizado por el presidente Jefferson Davis el 6 de marzo en el que solicitaba 100.000 voluntarios para un período de un año de servicio militar. Ver HANKINSON, A.: *First Bull Run 1861*. Reed International Books, 1991.

(2) Fort Sumter se hallaba situado en la bahía de Charleston. Sufrió un violento bombardeo de 34 horas de duración que, sorprendentemente, no causó víctimas.

de servicio (3), y cuatro estados, que hasta entonces habían permanecido neutrales, se unieron al bando confederado: Virginia (VA), Carolina del Norte (NC), Tennessee (TN) y Arkansas (AR).

La ruptura de las hostilidades supuso la activación de las tesis estratégicas de ambos estados mayores. La Confederación basó sus planes en una defensa activa, es decir, mantener sus posiciones atacando solamente cuando fuese posible o cuando el enemigo cometiese algún error. El bando federal, por su parte, confiaba en sus superiores recursos industriales, humanos y económicos para lograr una pronta victoria.

El hecho de que la opinión generalizada fuese la de que la guerra sería corta y se solventaría en algunos encuentros, en la mejor tradición napoleónica, hizo que la mayor parte de los esfuerzos militares se encaminasen a reforzar las tropas terrestres en detrimento de la Marina (4).

No obstante, es preciso señalar que el Estado Mayor Federal había diseñado una estrategia que, a largo plazo, supondría la derrota de los secesionistas. Precisamente porque no ofrecía una solución inmediata, el llamado «Plan Anaconda» fue rechazado por los políticos de Washington. Su planteamiento, sin embargo, era brillante igual que la mente que lo concibió (5): suponía un bloqueo naval absoluto que aislase a los sureños de Europa; asimismo implicaba la puesta bajo control de todo el cauce del Mississippi de modo que la parte oriental de la Confederación quedase completamente rodeada por fuerzas federales. Una situación así hubiera rendido por hambre, literalmente, al Sur, casi como sucedería al final de la guerra cuando el bloqueo fue una realidad efectiva.

Si la situación naval de la Unión no era precisamente esperanzadora, la confederada era aún peor: a la escasez de fábricas y astilleros había que sumar la carencia de oficiales y tripulaciones con experiencia. Todo ello unido a la amplitud del litoral sureño que se extendía desde la desembocadura del río James (VA) hasta Padre Island (TX), más de 10.000 kilómetros de playas que debían ser vigilados, fortificados y patrullados. A esto había que añadir el río Mississippi, con más de 4.000 kilómetros de curso de los que, aproximadamente, la mitad discurría por el corazón del Sur siendo tanto una vía de penetración de los ejércitos nordistas como una fuente de preocupaciones para el Departamento de Guerra confederado.

(3) El hecho de que el periodo de servicio fuese sólo de tres meses pone de manifiesto hasta qué punto se pensaba que se trataría de una guerra corta. Fue una opinión compartida por ambos bandos hasta que las circunstancias demostraron lo contrario.

(4) Si bien es cierto que Lincoln ordenó el bloqueo de las costas sureñas poco después del incidente de Ft. Sumter, cabe destacar el hecho de que la Armada de los EE.UU. contaba por entonces con 40 buques operativos solamente, cifra totalmente insuficiente para estrangular el tráfico marítimo confederado. Ver ANDERSON, B.: *By sea and by river: A naval history of the Civil War*. Da Capo Press, 1989.

(5) El gestor del «Plan Anaconda» fue el teniente general y comandante en jefe del Ejército de los EE.UU. Winfield Scott (1786-1866). Este veterano soldado luchó contra los ingleses y los indios shawnees en la Guerra de 1812, y en 1848 dirigió una memorable campaña contra México: entre marzo y septiembre avanzó desde Veracruz hacia la capital azteca, que capituló ante las poco nutridas tropas norteamericanas (menos de 7.000 hombres de los 10.000 iniciales). Ver MILLET, A. y MASLOWSKI, P.: *For The Common Defense*. The Free Press, 1984.

Resulta obvio, por tanto, que la responsabilidad que recayó sobre Stephen R. Mallory como secretario de Marina de los Estados Confederados de América no fuera envidiable en modo alguno. La cuestión naval se planteaba como una tarea de gigantes para una nación recién independizada que debía librar una guerra terrestre en dos frentes contra un enemigo muy superior en infraestructura industrial, población, recursos energéticos, capital financiero y potencial militar.

La labor de Mallory se centró desde el principio en crear una fuerza naval capaz de proteger el comercio con Europa y de evitar, en lo posible, las incursiones u operaciones anfibia de la Unión sobre las costas sureñas. Sin embargo, la mayor parte del esfuerzo de guerra confederado se volcó en el Ejército dado que era una opinión generalizada la de que la guerra se decidiría en tierra. Por ello, el papel de las fuerzas navales del Sur estaría subordinado a la lucha en tierra, al menos en los primeros momentos de la guerra (6).

La organización de la flota fue difícil dados todos los imponderables ya citados. Afortunadamente pudo contarse desde los prolegómenos del conflicto con varios puertos, dotados de astilleros y arsenales, que facilitaron la construcción o reforma de cierto número de navíos para su inmediata entrada en servicio. Así aparecían asociados al fenómeno naval sudista ciudades como Norfolk (VA), que había sido un importante arsenal de la Marina de los Estados Unidos y que contaba con gran cantidad de artillería y pertrechos, así como algunos buques puestos en grada que fueron capturados intactos por los sureños; Charleston (SC), un significativo puerto militar que se convirtió en una de las bases más destacadas de la Armada confederada; Wilmington (NC), habitual puerto de arribada para buques «rompebloqueos»; Mobile (AL) y Pensacola (FL), dos grandes puertos asomados al Caribe; New Orleans y Baton Rouge (LA), al sur del cauce del Mississippi, con una envidiable situación estratégica y buenas instalaciones; Vicksburg (MS), conocido como «el Gibraltar confederado» y con una posición clave en el Mississippi; Memphis (TN), que gozaba de la cercanía de las minas y fábricas del valle del Tennessee; y algunos otros que fueron cobrando importancia a medida que las tropas unionistas fueron ocupando los puertos más importantes.

La Confederación, ante la penuria de buques y tripulaciones expertas, hubo de recurrir a dos elementos que suplieran las deficiencias existentes y que contribuyeran a que el Sur pudiese tanto mantener el comercio con el exterior como obstaculizar el del enemigo. De este modo los «burladores del Bloqueo» y las naves corsarias hicieron acto de presencia en la Guerra Civil.

Los «burladores» constituían la contramedida del bloqueo. El Tratado de París de 1856, que puso fin a la Guerra de Crimea, estipulaba que, para prote-

(6) Al prolongarse el conflicto y desaparecer la utopía de la «guerra de unos meses» la situación fue la inversa, dependiendo de la suerte de la Armada la de los ejércitos confederados de Virginia del Norte, Tennessee y Trans-Mississippi.

ger los intereses de los países neutrales, todo bloqueo declarado había de ser efectivo o ser mantenido por la fuerza de modo que el litoral quedase cerrado al tráfico naval; de no cumplirse estas premisas, los neutrales se encontrarían en su derecho de comerciar con el país bloqueado (7).

En las primeras fases del bloqueo la escasez de barcos unionistas hacía relativamente fácil esquivar la vigilancia. La mayor parte de los «burladores» fueron británicos con un pequeño porcentaje de sureños y algunos franceses, españoles y holandeses (8). Si bien al principio se trataba de iniciativas particulares, lo cierto es que la escasez de algodón que se empezó a sentir en Europa impulsó a gran cantidad de compañías navieras, sobre todo británicas, a fletar buques destinados a forzar el bloqueo. Teniendo en cuenta que el precio del algodón se incrementó de modo espectacular, los beneficios que generaba el contrabando eran importantísimos.

Sin embargo, para muchos «burladores» resultaba más rentable el traficar con mercancías suntuarias en vez de con material militar o de subsistencia. El hecho de que en Richmond, Charleston, Atlanta o Savannah pudiera encontrarse champán, coñac, jerez, sedas y perfumes implicaba que los soldados de Lee o de Johnston carecieran de armas y municiones, calzado y comida. Por esta razón, entre finales de 1863 y principios de 1864, el gobierno confederado se decidió a regular el negocio adquiriendo la mitad del espacio de carga de los «rompebloques» y emitiendo prohibiciones sobre artículos no precisos.

De los astilleros británicos salían barcos pintados de color pardusco que empleaban antracita como combustible, que apenas si producía humo, lo que les hacía difíciles de localizar. Las contrataciones y transbordos de mercancías tuvieron como escenario La Habana, Bermuda, Nassau, Tampico y Veracruz. El desarrollo de la guerra obligó a buscar pequeños atracaderos para sustituir a los grandes puertos que iban cayendo en poder de la Unión. De este modo las poblaciones de Sabine, Galveston, Orange y Brownsville (TX) se convirtieron en pequeños emporios de un comercio cada vez más problemático.

Como balance de la actividad de los «burladores» hay que reseñar que, en los cuatro años que duró la guerra civil, 2.700 navíos fueron hundidos o capturados por la Armada (9) de la Unión. Sin embargo, más de 8.000 barcos forzaron el bloqueo y desembarcaron en puertos sureños más de 600.000

(7) Los EE.UU. nunca llegaron a suscribir las cláusulas navales del Tratado de París. No obstante, Gran Bretaña y Francia sí las suscribieron y, además, se consideraban los custodios de los acuerdos. Por otra parte, muchos políticos y hombres de negocios británicos y franceses sentían una profunda aversión por el Norte proteccionista.

(8) En Cuba, las Guayanas, Jamaica, las Bahamas, y las Pequeñas Antillas tenían su base muchos «burladores». Cargaban allí los productos que, procedentes de Europa, tenían como destino la Confederación: desde mantas y botas hasta mosqueteros y cañones. Ver ANDERSON, B.: *By sea and by river...* Da Capo Press, 1989.

(9) La Armada de los EE.UU. estableció varias escuadras de bloqueo: la del Atlántico Norte, del Atlántico Sur, del golfo Occidental, del golfo Oriental, del Mississippi (fluvial y que operaba en los ríos occidentales), del Pacífico y de las Indias Orientales (estas dos últimas, dedicadas a la caza de corsarios, fueron desactivadas en octubre de 1864). ANDERSON, B.: *By sea and by river...* Da Capo Press, 1989.

armas portátiles (mosquetes y revólveres principalmente), 624.000 pares de botas y millones de kilos de plomo y carne. Destacados «rompebloqueos» fueron el *Banshee*, el *Lee* y el *Tallahassee*.

El *Banshee*, buque de vapor construido totalmente en acero, proporcionó a sus armadores un beneficio del 700 por 100 en tan sólo ocho viajes; el *Lee*, por su parte, realizó más de veinte travesías en once meses. El *Tallahassee*, en definitiva, constituyó un caso paradigmático de las circunstancias del momento. Se trataba de un barco de cabotaje construido en Gran Bretaña para realizar el trayecto Dover-Calais. El casco era enteramente de hierro, estaba desprovisto de mástiles y velamen y se desplazaba mediante hélices accionadas por dos máquinas de 100 CV cada una. Realizó expediciones de ruptura del bloqueo y transporte de mercancías entre 1862 y 1864. En julio de 1864 fue adquirido por el gobierno confederado. Armado y acondicionado en el puerto de Wilmington, zarpó en tarea de patrullaje por la costa atlántica. En diecinueve días hundió veintiséis barcos y capturó siete. Tras un periodo de descanso, y con el nombre cambiado por el de *Olustee*, llevó a cabo otra salida durante la cual hundió seis naves nordistas. Al regresar a Wilmington fue desarmado y, con el nuevo nombre de *Chamelon*, destinado a transporte de mercancías desde Europa. En su última salida hacia América, acosado por barcos de guerra de la Unión, se vio obligado a dirigirse a Liverpool, adonde arribó el 9 de abril de 1865, el mismo día en que Lee se rindió a Grant en Appomatox (VA).

La guerra del corso, por su parte, constituía el elemento recurrente de países que en tiempo de guerra y con pocos o ningún medio naval, buscaban llevar la lucha contra su enemigo a los mares. En el caso de la guerra civil, el departamento de Marina confederado se dedicó a comprar barcos en Europa. Los barcos, que solían ser consignados a armadores supuestos y a compañías ficticias, partían de los astilleros desarmados y con tripulantes contratados por los constructores. Una vez en alta mar o en alguna pequeña isla de las Antillas o las Bahamas, barcos confederados de aprovisionamiento les abastecían de víveres, artillería, municiones, agua y tripulantes de la C.S.N. (10).

El primer caso de nave corsaria confederada fue el del vapor *Sumter*. El buque, adquirido en New Orleans, fue artillado y acondicionado haciéndose a la mar en julio de 1861. Al mando del comandante Raphael Semmes (11), y hasta febrero de 1862, realizó una expedición por el Atlántico en la que hundió o capturó a dieciocho buques de la Unión. Bloqueado en Gibraltar por tres buques enemigos, fue desarmado y vendido (12).

(10) Confederate States Navy (Armada de los Estados Confederados).

(11) Raphael Semmes (1809-1877) procedía de una distinguida familia de marinos y militares de Georgia. Estuvo al mando de navíos tan formidables como el *Sumter* (1861-1862) y el *Alabama* (1862-1864). Alcanzó el rango de contralmirante de la Armada confederada. Un hermano suyo, Paul Jones Semmes, general de brigada en el Ejército de Virginia del Norte, falleció a consecuencia de una herida mortal recibida en Gettysburg. Ver NOFI, A. A.: *A civil War Treasury*. Da Capo Press, 1995.

(12) Aunque el *Sumter* fue el primer corsario confederado, la primera patente de corso expedida por la Confederación recayó en la goleta *Triton* el 10 de mayo de 1861. La *Triton* tenía matrícula y tripulación británicas. Ver HENRY, R. S.: *The story of the Confederacy*. Da Capo Press, 1990.

El secretario Mallory impulsó la compra de barcos en Europa. A principios de 1862 el teniente de navío James D. Bulloch, en calidad de representante naval de la Confederación, se desplazó a Gran Bretaña para entrevistarse con Jonathan Laird con el fin de que los astilleros de este último, situados en Birkenhead (cerca de Liverpool), suministrasen buques al Sur. El resultado de este acuerdo fue la botadura de varios buques corsarios cuyas correrías fueron pronto legendarias: el *Florida*, el *Alabama* y el *Shenandoah*.

El *Florida* fue botado con el nombre de *Oreto* en febrero de 1862. Se trataba de un cañonero de hélice que, tras el consabido desplazamiento a América, fue armado y puesto en servicio bajo el nombre del estado sureño. Entre agosto de 1862 y septiembre de 1864 hizo 38 presas. Acabó su carrera al ser capturado por la corbeta unionista *Wachusett*, mientras efectuaba reparaciones en el puerto de Bahía (Brasil), el 17 de octubre de 1864.

Sin lugar a dudas, el *Alabama* fue el más célebre corsario de la guerra civil. Fue fletado en Birkenhead bajo la denominación de *Construcción N.º 290*. Con el nombre provisional de *Enrica*, zarpó el 29 de julio de 1862 con rumbo a las islas Azores. Allí se hizo cargo del buque la tripulación del *Sumter*, trasladada desde Gibraltar en un buque neutral. Una vez armado entró al servicio de la Armada confederada el 24 de agosto de 1862. El *Alabama* inició su andadura en el Atlántico, siempre al mando del comandante Semmes. En dos meses hundió o capturó 20 barcos enemigos. Luego se dirigió hacia Terranova para interceptar a los barcos de la Unión que transportaban cereales a Europa y a los que cargaban armas, compradas en Gran Bretaña, que navegaban hacia América. Los daños causados en esta zona fueron también elevados. Tras este crucero nórdico, el buque puso proa hacia el océano Índico doblando el cabo de Buena Esperanza. Después de seis meses de patrullaje en la zona, con buen número de presas, Semmes regresó al Atlántico. Necesitado de reparaciones, el buque entró en el puerto francés de Cherburgo; fue la última escala del legendario navío. La corbeta federal *Kearsarge*, que se encontraba en la zona, se situó en la bocana del puerto para impedir la salida del buque sureño. El 19 de julio de 1864 ambos buques entraron en combate, a resultas de cual el *Alabama* fue hundido. En casi dos años de actividad el corsario puso fuera de combate a más de 60 barcos nordistas (13).

Finalmente, el *Shenandoah* fue adquirido para intentar repetir las hazañas del *Alabama*. Botado en los astilleros Laird bajo el nombre de *Sea King*, el nuevo buque se incorporó a la Armada sureña el 19 de octubre de 1864. Una vez hecho a la mar se dedicó, como sus antecesores, a destruir el tráfico naval nordista. En el verano de 1865 había aniquilado, prácticamente, a la flota ballenera enemiga en el mar de Behring sin que la tripulación supiera que la guerra había acabado varios meses antes. El buque se rindió a las autoridades británicas el 6 de noviembre de 1865. Fue la última unidad naval confederada que cesó en su actividad bélica.

(13) Semmes y unos 40 tripulantes fueron recogidos por un buque británico, gracias a lo cual evitaron el cautiverio. El *Alabama* alcanzó tal fama que incluso dio nombre a una canción anónima que, bajo el título de «Roll Alabama Roll», fue muy popular entre la Armada y la población confederadas. Ver NOFI, A. A.: *A Civil War Treasury*. Da Capo Press, 1995.

A efectos estadísticos, los corsarios confederados hundieron o capturaron unos 300 barcos enemigos y obligaron a los mercantes nordistas a navegar bajo pabellones neutrales, ya que las aseguradoras se negaban a hacerse cargo de buques que enarbolasen la bandera de los EE.UU. Sin embargo, la actuación de los corsarios, al igual que la de los «burladores», no logró cambiar el curso de la guerra.

A pesar de los obstáculos a que se enfrentaba, la Confederación contó además de corsarios y «burladores» con una Armada regular en la que el ingenio suplió, con mucha frecuencia, la escasez de medios.

Ya en junio de 1861 el secretario Mallory logró que el Congreso Confederado autorizase la construcción de buques acorazados con la finalidad de asegurar las comunicaciones marítimas de la Confederación ante el previsible bloqueo nordista. Estos acorazados eran unidades fluviales y costeras, es decir, estaban concebidos para realizar operaciones en ríos y en zonas costeras poco profundas. En ningún caso se les podía considerar unidades de alta mar dado que no contaban con las mínimas condiciones marineras como para afrontar travesías de ese tipo.

Uno de los primeros ejemplos de esta iniciativa fue el *Virginia*. Este buque era el resultado de un proyecto elaborado por el ingeniero naval comandante John Brooke. Ante la petición de una nave acorazada se empleó el casco de la fragata a vapor *Merrimack*, que se encontraba en un dique de Norfolk, como materia prima (14).

El *Virginia* presentaba un reducto rectangular sobre la cubierta principal. Dicho reducto estaba protegido por un forro de madera cubierto por dos capas de blindaje de hierro (15). Desplazaba 4.500 toneladas a una velocidad efectiva de cinco nudos. Su armamento constaba de dos piezas de 178,6 mm estriadas; dos de 162,5 mm también estriadas y seis de 228,6 mm lisas. Estaba servido por una dotación de 320 hombres.

El buque entró en acción el 8 de marzo de 1862. Al mando del almirante Franklin Buchanan atacó a varios buques de la Unión en Hampton Roads, en la desembocadura del río James. Hundió a la corbeta *Cumberland* y a la fragata *Congress* y obligó a la fragata *Minnesota* a encallar. Al día siguiente hizo su aparición en la zona el acorazado unionista *Monitor*; entablándose un duelo de caracteres épicos entre éste y el *Virginia*. Después de tres horas de combate nulo debido a que el blindaje de cada buque desvió los proyectiles del contrario, el *Virginia* se retiró al puerto de Norfolk. Fue el primer combate librado entre buques acorazados de la Historia Naval (16).

(14) El *Merrimack* era un buque de la Armada de los EE.UU. que se encontraba en reparaciones en el arsenal de Norfolk en la primavera de 1861. Cuando Virginia se declaró secesionista y se inició la ocupación de las instalaciones militares, los nordistas trataron de inutilizar todo cuanto pudieron antes de evacuar. El *Merrimack* fue incendiado para evitar su captura. Pese a todo fue recuperado por los sureños y se le conoció más por su antiguo nombre que por el de *Virginia*. Ver ANDERSON, B.: *By sea and by river...* Da Capo Press, 1989.

(15) El hierro para el blindaje se obtuvo a partir de raíles de ferrocarril que fueron convertidos en chapas en la factoría Tredegar Iron Works, situada en Richmond.

(16) Ambos navíos acabaron sus días lejos de la gloria del combate. El *Virginia* fue barre-

Los otros acorazados autorizados por el gobierno confederado tuvieron una escasa operatividad: el *Louisiana* y el *Mississippi* fueron destruidos en la primavera de 1862 durante los combates navales acaecidos en New Orleans. El primero no llegó a navegar jamás pero fue empleado como batería flotante contra los buques nordistas del comodoro Farragut (17); el segundo fue hundido por los confederados para evitar su captura (18). Los buques restantes corrieron parecida suerte: el *Nashville*, que estaba siendo completado en los astilleros de Montgomery (AL), se rindió a las fuerzas federales el 10 de mayo de 1865, sin que llegase a entrar jamás en combate. El *Virginia II*, botado en los astilleros de Richmond (VA) a mediados de 1864, fue barrenado durante la evacuación de la capital confederada el 3 de abril de 1865. El *Tennessee II*, que entró en servicio el 16 de febrero de 1864, fue capturado por el enemigo durante la batalla de Mobile Bay (AL) el 5 de agosto de 1864. Una última unidad acorazada, gemela al *Nashville* y que no recibió nombre, sufrió graves daños durante su botadura en Selma (AL) y fue vendida como chatarra en abril de 1864.

Además del programa de acorazados, el Departamento de Marina confederado buscó otras fórmulas que compensaran su desventaja con respecto al adversario. En esta línea habría que destacar el desarrollo de prototipos de torpedos y minas navales por parte de organismos dependientes del citado Departamento (19).

Paralelamente, la necesidad de defender las costas de la cada vez más amenazante flota nordista implicó la aparición de nuevas armas. Una de las más originales fue la constituida por los buques *David*. Consistían en pequeñas embarcaciones que navegaban semisumergidas; en la proa incorporaban un ariete de madera coronado por una carga de veinte kilos de explosivos.

Sin embargo, la más destacada contribución de la Confederación en el campo de la guerra naval fue el submarino. Tras numerosas pruebas fallidas fue fletado, en febrero de 1864, el C.S.S. (20) *Hunley*. Medía unos diez metros

nado por personal confederado el 11 de mayo de 1862, poco antes de que las tropas federales ocupasen Norfolk. El *Monitor*, por su parte, se fue a pique frente al cabo Hatteras (NC) el 30 de diciembre de 1862 a consecuencia de una tempestad. Ver Conway's *All the World Fighting Ships (1860-1905)*. Conway Maritime Press, 1979.

(17) David Glasgow Farragut (1801-1870) fue uno de los marinos más destacados de la historia naval norteamericana. Mallorquín de origen, había nacido en Campbell's Station (TN). Adquirió experiencia durante la Guerra de México. Al estallar la Guerra de Secesión permaneció fiel a la Unión pese a ser natural del Sur. En 1862, con el rango de contralmirante, logró tomar New Orleans. Dos años después, siendo ya vicealmirante, ocupó el importante puerto de Mobile. En 1866 alcanzó el rango de almirante de los EE.UU. Ver ANDERSON, B.: *By sea and by river...* Da Capo Press, 1989.

(18) El *Misisipi* hubiera representado una seria amenaza para la Unión: estaba armado con 16 cañones de diverso calibre y desplazaba mil toneladas a una velocidad de once nudos.

(19) Estos organismos eran la Dirección de Torpedos y el Servicio Naval de Baterías Submarinas. Este último concibió las llamadas «Pile-Mines», ingenios que consistían en postes de madera fijados sobre el fondo marino y rematados por un proyectil que, al colisionar contra el casco de un buque, producía una explosión y la consecuente vía de agua. Ver ANDERSON, B.: *By sea and by river...* Da Capo Press, 1989.

(20) Confederate States Ship (Navío de los Estados Confederados).

de eslora y su medio de propulsión era un sistema de pedales accionado por los tripulantes. Su bautismo de fuego tuvo lugar el 17 de febrero en la bahía de Charleston. La fragata de vapor nórdista *Housatonic*, que se encontraba en misión de bloqueo, fue alcanzada en su centro, hundiéndose en menos de cinco minutos. No obstante, el *Hunley* también se hundió al ser arrastrado por el remolino subsiguiente a la pérdida del *Housatonic*.

Sea como fuere, tanto los barcos *David* como las «Pile-Mines» y los submarinos causaron graves daños e infundieron gran temor a las dotaciones de los buques federales (21). Supusieron grandes innovaciones para la época pero su actuación no pudo cambiar el curso de la guerra.

Como recapitulación, la obra del Departamento de Marina de la Confederación ha de ser considerada, pese a la derrota, como un completo éxito. En cuatro años fueron construidos o adquiridos más de cien buques; se vio claramente que el futuro era para los navíos acorazados de vapor; se pusieron las bases para el ulterior desarrollo del arma submarina; se causaron grandes pérdidas económicas a la Unión por el hundimiento de mercantes; se sostuvo la lucha en tierra gracias, en buena medida, a los mercantes «rompebloqueos».

Un resultado excepcional para un país que cuando proclamó su independencia no contaba con un solo barco.

(21) Más de setenta buques de la Unión fueron hundidos o resultaron gravemente averiados a causa de estos ingenios.