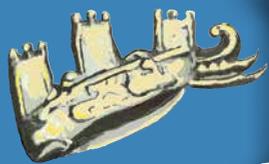




QUADERNO
2014



Naval History

LA SISM RICORDA ALBERTO SANTONI (1936-2013)

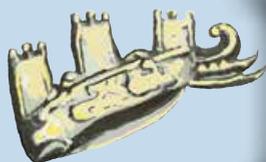




LA SISM RICORDA ALBERTO SANTONI (1936-2013)



QUADERNO
2014



Naval History

LA SISM RICORDA ALBERTO SANTONI (1936-2013)



Società Italiana di Storia Militare

PROPRIETÀ LETTERARIA

tutti i diritti riservati:

Vietata anche la riproduzione parziale senza autorizzazione

© 2014 Società Italiana di Storia Militare

ISBN 97888908510-5-6

Hanno generosamente contribuito alle spese di stampa

Virgilio Ilari (1.000 euro), Albertelli Edizioni Speciali S. r. l. (200 euro),

Paolo Cau, Federico Moro, Vincenzo Grienti (100 euro),

Paolo Antonucci, Giovanni Brizzi, Domenico Carro, Mariano Gabriele,

Marco Gemignani, Francesco Mattesini, Maria Sirago (50 euro)

Indice

Parte I *Alberto Santoni storico navale*

Alberto Santoni, storico ed amico

di Mariano Gabriele pag. 11

Ricordo di un maestro e di un amico

di Massimo Gemignani “ 20

Alberto Santoni e la Marina

di Ferdinando Sanfelice di Monteforte “ 23

Bibliografia di Alberto Santoni (2012)

“ 31

Parte II *Ubi Sumus?*

Le frontiere della Naval History 2013-1913

di Virgilio Ilari “ 45

La storia navale e marittima in Italia nel 1994

di Brian R. Sullivan “ 69

L'Histoire Maritime en Italie

di Michela D'Angelo “ 85

Parte III *Storia Antica e Medievale*

Vessillo azzurro. Agrippa ammiraglio di Augusto

di Domenico Carro “ 123

Roman Seapower. L'emersione di un tema storiografico

di Virgilio Ilari “ 147

La guerra navale all'epoca di Dante

di Paolo Cau “ 171

La carta di Piri Reis

di Paolo Bembo “ 197

Parte IV *Storia Moderna*

Il Dominio dell'Adriatico. Sarpi, Giannone e la sovranità contesa tra Venezia, Napoli e Vienna

di Simone Paliaga “ 219

La creazione della Marina Stefaniana

di Marco Gemignani “ 233

<i>Le fortificazioni della costa marchigiana nel 1626</i> di Damiano Iacobone	pag. 245
<i>Una battaglia per la storia: Dardanelli 1657</i> di Federico Moro	“ 255
<i>I cannoni di nuova invenzione di Sigismondo Alberghetti</i> di Guido Candiani	“ 273
<i>Officiers des Vaisseaux, Officiers des Galères</i> di Roberto Barazzutti	“ 289
<i>Capitan Malina. I veneziani nella marina di Pietro il Grande</i> di Mario Corti	“ 341
 Parte V <i>Storia contemporanea: guerre napoleoniche e Risorgimento</i>	
<i>La difesa della Maddalena nel 1793</i> di Giuseppe Bonelli e Paolo Cau	“ 373
<i>La Marina Romana nelle guerre napoleoniche</i> di Piero Crociani	“ 391
<i>I piani di Napoleone per lo sbarco in Sicilia 1806-1808</i> di Nino Teramo	“ 405
<i>La vera storia del “Mahan italiano” (Giulio Rocco)</i> di Virgilio Ilari	“ 429
<i>La navigazione a vapore a Napoli</i> di Maria Sirago	“ 435
<i>Alessandro Cialdi e il porto di Civitavecchia</i> di Donato Tamblé	“ 453
<i>La Corazzata Sardegna e la parata navale di Cagliari</i> di Alberto Monteverde	“ 471
 Parte VI <i>Storia contemporanea: guerre mondiali</i>	
<i>I tre articoli di Mahan dell'estate 1900 sulla guerra anglo-russa</i> di Dario Fabbri	“ 495
<i>La battaglia dello Jutland vista da un economista (E. Corbino)</i> di Pierpaolo Meccariello (†)	“ 507
<i>La conferenza navale di Washington nei Quaderni dal Carcere</i> di Antonio Gramsci	“ 521

<i>Gli incrociatori inglesi della classe County</i> di Pier Paolo Ramoino	pag. 523
<i>I piani della Regia Marina per l'Oceano Indiano 1922-1934</i> di Fabio De Ninno	“ 541
<i>La piazza marittima di Messina</i> di Armando Donato	“ 563
<i>La Seconda battaglia della Sirte</i> di Francesco Mattesini	“ 591
<i>La Divisione binaria nella difesa della Sicilia</i> di Ernesto Pellegrini	“ 657
 Parte VII <i>The Day After</i>	
<i>“Reclaiming the Trident”: Japan in Korean War</i> di Alessio Patalano	“ 675
<i>Via col vento. Ufficiali di Marina internati in Germania</i> di Mariano Gabriele	“ 695
<i>I Dragamine italiani nel secondo dopoguerra</i> di Vincenzo Grienti	“ 711
<i>Gli Allievi dell'Accademia Navale provenienti dalle Tre Venezie</i> di Roberto Domini	“ 727







Alberto Santoni
storico navale



Alberto Santoni a Londra nel 2008 (Foto Alfonso Carolei)

Alberto Santoni, storico e amico

di Mariano Gabriele

Ero titolare da qualche anno della cattedra di Storia e Politica Navale nella Facoltà di Scienze Politiche della “Sapienza”, quando trovai ad aspettarmi sulla soglia della mia stanza un giovane che avevo notato frequentemente a lezione: “Io” – mi disse – “sono Santoni”; chissà perché, mi venne in mente che nello stesso modo, dignitoso e modesto – “*Je suis Anquetil*” – si era presentato Jacques Anquetil ai campioni della strada del suo tempo quando aveva parte-



cipato alla sua prima gara a tappe. Il mio studente aveva da sempre avuto un grande interesse alla storia, particolarmente navale, tanto che sulla sua scelta della Facoltà aveva pesato l'esistenza di quella specifica disciplina. Aveva già letto il leggibile sulla guerra russo-giapponese del 1904-1905 e mi proponeva di preparare la sua tesi di laurea sulla battaglia di Tsushima, di cui conosceva quasi tutto, ma sulla quale intendeva lavorare ancora per più di due anni per essere in grado non solo di ricostruire con precisione i fatti eliminando stereotipi e leggende, ma di dar loro anche un'interpretazione politica e militare utile a definirne origini, significati e conseguenze. Era stato così appassionato e persuasivo che non tentai nemmeno di fargli cambiare idea, sebbene diffidassi molto dei lavori che gli studenti dedicavano a grandi eventi già molto studiati, come Lepanto, Trafalgar e, appunto, Tsushima.

Questo fu il primo incontro; dopo la laurea, conseguita con valutazione trionfale e complimenti della Commissione, rimase agganciato alla cattedra come assistente, prima volontario, poi di ruolo, e fu il migliore che avessi mai avuto, sia per il rapporto con gli allievi, sia per il lavoro scientifico personale. Portammo gli studenti a Napoli per visitare la portaerei *Coral Sea*; sul ponte di volo Alberto illustrava le caratteristiche di quella nave che non aveva mai visto, con tale precisione e abbondanza di particolari che l'ufficiale incaricato di guidarci si meravigliò e gli chiese se aveva servito nella Marina degli Stati Uniti. Santoni sorrise e gli spiegò di avere servito nella Marina dei libri: non erano tanto quelli della Facoltà, che avevo orientato soprattutto verso aspetti politico-storici, quanto i suoi personali, molti dei quali trattavano la tecnica delle costruzioni e degli armamenti.



Amava le navi. E voleva vederle, toccarle: i suoi pellegrinaggi attraverso il mondo avevano spesso come meta unità storiche. A Plymouth si commosse davanti alla *Victory*, l'ultima nave di Nelson; a Greenwich si inter-

ressò all'interno e alle snelle fiancate del *Cutty Sark*, non ancora combusto; a Boston studiò le lastre di metallo che corazzavano il legno della *Constitution*; sempre negli Stati Uniti seguì stravaganti percorsi costieri aventi per meta località nelle quali venivano conservate unità della seconda guerra mondiale; colse l'occasione dell'XI Congresso internazionale di Storia Militare a Seoul – dove presentò una relazione – per andare a vedere nella baia di Tokyo la corazzata *Mikasa*, nave ammiraglia di Togo nel 1905. Della *Mikasa* e di Togo aveva scritto ancora l'anno precedente ne *La battaglia di Tsushima* (Roma, Ateneo, 1985).

Tra il 1977 e il 1979, anticipata da una serie di saggi che trattavano eventi specifici, pubblicò la “*Storia generale della guerra in Asia e nel*

Pacifico (1937-1945), per i tipi della STEM di Modena¹ (1), senza dubbio il lavoro più completo sul tema comparso fino allora nel nostro Paese. Un contributo importante alla conoscenza di aspetti non secondari del conflitto fu poi il volume che Alberto Santoni scrisse insieme a Francesco Mattesini, *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, edito in Roma, Ateneo, 1980 e poi ristampato a Parma, Albertelli, 2005, pp. 639. Seguirono un'agile monografia su *La seconda battaglia navale della Sirte* (Roma, Ateneo, 1982).

Non lavorava di fantasia o di risulta, tanto che ritenne indispensabile, come Luraghi per la guerra civile americana, vedere di persona diversi teatri di guerra per confrontare quella esperienza con le fonti, documentarie e a stampa, allora in massima parte statunitensi. Riordinava e arricchiva intanto – c'è un fondo che porta il suo nome – l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare. In riconoscimento della sua opera nel 1978 fu nominato tenente di vascello *ad honorem* per meriti storici. Divenuto titolare della cattedra di storia militare a Pisa, fu incaricato di Storia Navale nell'Accademia di Livorno e nominato consulente per la storia dello S. M. della Marina.

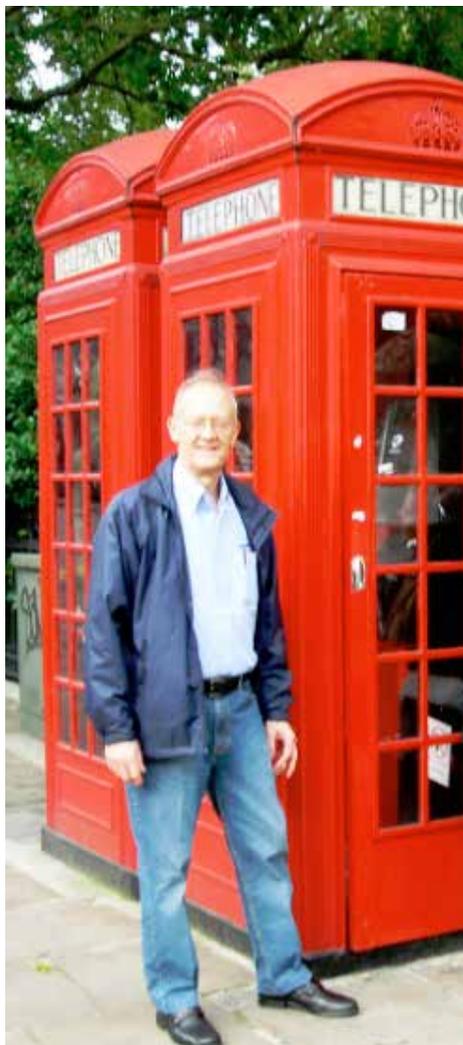


Londra 2008. Alberto in estasi davanti alla macchina cifrante Enigma (Foto Alfonso Carolei)

Divenuto titolare della cattedra di storia militare a Pisa, fu incaricato di Storia Navale nell'Accademia di Livorno e nominato consulente per la storia dello S. M. della Marina.

¹ L'opera, in tre volumi (I. *Il Giappone all'attacco*, II. *Il riflusso della marea*, III. *La vittoria alleata*) per complessive pp. 1171, ha avuto due ristampe: Pisa, Libreria del Lungarno, 1994 e Roma, Ares, 2009-2011.

Poco prima del 1980, Santoni scoprì nei fondi dell’Ammiragliato bri-



tannico le decrittazioni di quei messaggi navali della Regia Marina che l’apparato informativo inglese aveva fornito alle forze combattenti. Proprio perché in quegli anni non si era ancora spenta l’eco delle accuse e delle polemiche del dopoguerra contro la Marina – Trizzino la tacciava di tradimento e aveva vinto la causa intentatagli per diffamazione - il volume che dava conto dei risultati di quella ricerca ebbe come titolo *Il vero traditore: il ruolo documentato di Ultra nella guerra del Mediterraneo* (Milano, Mursia, 1981; traduzione tedesca: *Ultra stegt im Mittelmeer*, Koblenz, Bernard & Graefe, 1985): sia pure con qualche ruvidezza espositiva, aveva il fine dichiarato di contrapporre le nuove conoscenze alle turpi insinuazioni del passato, poiché le informazioni carpite dall’avversario favorivano la comprensione di taluni eventi sfavorevoli della guerra sul mare. Come scrisse nella prefazione, anche se il contributo di Ultra non poteva essere stato “assolutamente determinante” per la guerra navale – nessun fattore

lo era stato da solo - bisognava tenerne conto.

Le tesi di Santoni non furono però bene accolte negli ambienti ufficiali, perché sembravano sottovalutare le capacità di protezione e decrittazione dell’Ufficio Cifra della Regia Marina, a quell’epoca non ancora rese del tutto note. Oggetto di “denontia secreta” e inquisito dal Supremo Consiglio dei Dieci, Santoni trovò asilo politico presso il Re di Sardegna, che, una volta tanto lungimirante, invece di rinchiuderlo a Miolans gli com-

missionò la storia delle operazioni in Sicilia e in Calabria del luglio-settembre 1943. Fu quello l'ultimo atto (1982) da capo Ufficio storico dello SME dell'amico e consocio generale Oreste Bovio, il cui successore, l'indimenticabile Pierluigi Bertinaria cedette infine alla richiesta di Santoni di firmare l'opera col suo nome (1983, nuova edizione 1989, pp. 579): fu così modificata la prassi fino ad allora seguita dall'Ufficio, che voleva anonime le storie ufficiali delle campagne.

Sulle decrittazioni britanniche pubblicò ancora tre volumi: *Guerra segreta sugli Oceani. L'Ultra britannico e i corsari tedeschi* (Milano, Mursia, 1984), che ne evidenziava il ruolo nella caccia; *Il primo Ultra Secret: l'influenza delle decrittazioni britanniche sulle operazioni navali della guerra 1914-1918* (Milano, Mursia, 1985), da cui uscivano ridimensionati famosi ammiragli inglesi; *ULTRA, Intelligence e macchine ENIGMA nella guerra civile di Spagna 1936-1939* (Milano, Mursia, 2010), uno studio che poneva molti interrogativi: poiché le notizie decrittate non ebbero alcuna ricaduta in favore dei repubblicani - i governi conservatori di Baldwin e Chamberlain non l'avrebbero mai consentito - a che erano servite? Per esercitare gli addetti alla decrittazione? Per conoscere come Marina e Aeronautica italiane erano organizzate in Ispagna? E poi, questi documenti erano così importanti che si erano aspettati 60 anni prima di renderli consultabili, quando erano bastati poco più di 30 per quelli che riguardavano la guerra?

L'insegnamento, a Pisa e soprattutto a Livorno, richiedeva dei testi aggiornati di storia generale navale per l'istruzione dei discenti, e la stessa domanda veniva dal pubblico esterno dei lettori interessati al mondo marittimo e navale, che non trovava una risposta adeguata sul mercato nazionale. Di qui la serie di opere - cinque - che Santoni scrisse per rispondere a tale esigenza. Al primo volume, *Da Lissa alle Falkland* (Milano, Mursia, 1987), seguì dopo tre anni *Da Lepanto ad Hampton Roads* (Milano, Mursia, 1990, ristampa 2000), che ebbero molto successo. L'Ufficio Storico della Marina Militare editò gli altri tre a Roma: *Storia e politica navale dell'età contemporanea* (1987), *Storia e politica navale dell'ultimo cinquantennio* (1995), *Storia e politica navale dell'età moderna* (1998). Non erano semplici manuali, perché in ogni volume era presente lo sforzo di offrire al lettore approfondimenti ed elementi di conoscenza che derivavano da una accurata e completa ricerca bibliografica e documentaria diligentemente riportata in calce ad ogni libro. Nel settore

queste opere sono insuperate e costituiscono un eccellente modello di integrazione tra storia generale e settoriale poiché l'autore condivideva l'idea che lo specialista debba anzitutto conoscere bene la storia e solo *dopo* inserirvi il racconto navale: Alberto non avrebbe mai chiamato *Royal Navy* la flotta di Cromwell.

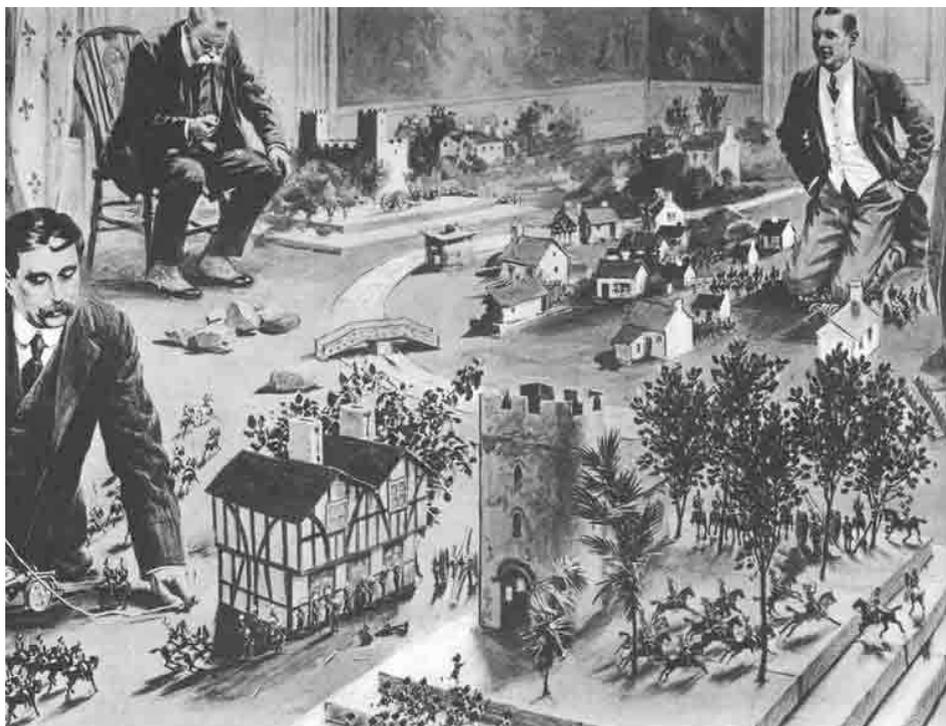


30 settembre 2011. Alberto a Verona per il convegno Sism "Le Armi di San Marco"

Per apprezzare la vastità degli interessi scientifici di Santoni non è sufficiente ricordare le sue 14 opere principali – per 16 volumi – su cui ci siamo soffermati. Sarebbe necessario considerare anche i 104 saggi ed articoli suoi, pubblicati su note riviste italiane e straniere, dalla *Rivista Marittima* a *Marine Rundschau*, dalla *Revue Internationale d'histoire militaire* alla *Rivista Italiana Difesa*, da *Nuova Storia Contemporanea* ai *Cahiers de Montpellier*, da *Storia Militare* al *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, dalla *Rivista Storica* all'Enciclopedia anglo-americana *The European Powers in the First World War* e alle *Memorie Storiche* dell'Ufficio Storico dello SME. Sono scritti che trattano di guerre, momenti ed episodi navali tra il XVII e il XX secolo: alcuni approfondiscono eventi o momenti particolari che poi ritroviamo nelle opere maggiori; altri le politiche, le strategie e le tattiche,

oltre a temi tecnici concernenti le costruzioni, le armi, le flotte e le navi. Una tale ampiezza di conoscenze si ritrova nei suoi interventi ai

Congressi e ai Convegni – più di 80 – cui prese parte in patria e all'estero, interventi nei quali cercava, tutte le volte che era possibile, di offrire qualche cosa di nuovo.



“Herbert G. Wells, the English Novelist, playing an indoor War Game”

A pochi intimi Alberto confidava, dietro un romano scudo di auto ironia, di un romanzo che andava componendo e che lo vedeva protagonista di audaci e romantiche avventure in compagnia di Horatio Hornblower e Corto Maltese. Era infatti lui pure, perché tacerlo?, affiliato come noi tutti alla nobile confraternita degli Eterni Adolescenti. Durante le sue visite negli archivi inglesi gli capitò più volte di assistere al celebre Tattoo. Collezionava modelli di navi e frequentava l'Associazione Romana Giochi Operativi (ARGO) fondata dall'ammiraglio Giovanni Saladino, autore di *Alfa Tau*, un famoso regolamento di wargame aeronavale pubblicato nel 1982 da Mursia. Dal 2000 la sua meta quotidiana divenne la Libreria Militare Ares di Raffaele D'Aniello, la seconda libreria italiana specializzata in storia militare dopo “LA” Libreria Militare di Milano, fondata

nel 1995 da alcuni allievi di Virgilio Ilari. Più fortunato del nostro presidente, che ogni settimana doveva portarsi in treno a Roma gli acquisti fatti a Milano, ad Alberto bastavano pochi passi, perché la Ares è in via Lorenzo il Magnifico, quasi parallela a via Michele di Lando, la strada di Alberto. E lì si era col tempo formato un gruppo di suoi discepoli ed amici, beneficiari e testimoni della sua cultura e del suo carisma.



Per me era quasi un figlio, un amico caro, insieme al quale compiere viaggi di studio, partecipare a convegni e congressi, discutere senza fine sulle nostre reciproche fissazioni riguardo a questo o quell'evento del passato. Solo ora comprendo a pieno che quello fu un tempo felice. Poi, sopraggiunse la malattia, scoperta tardi, implacabile. Non posso

non ricordare lo stoicismo con cui affrontò il male e il cammino verso la morte: sapeva da subito che era questione di tempo e me lo spiegò serenamente, come se si trattasse di un'altra persona. Nell'aprile 2013 andammo al giardino zoologico, o come diavolo di chiama adesso: vi si poteva arrivare in automobile e c'erano molte panchine. Mi disse che quella era l'ultima primavera della sua vita, che era stata nel complesso bella e lunga a sufficienza. Poi si interruppe e mi mostrò ridendo i bambini che disputavano alle scimmie la frutta secca comprata dai genitori per gli animali. Mi parlò a lungo della differenza di clima che faceva dire in Italia "A San Benedetto, una rondine sotto il tetto", mentre in Inghilterra la

poesia che annunciava lo stesso evento² si riferiva a molti giorni dopo. E chiacchierammo a lungo sull'influenza dell'elemento climatico sulle marine del Nord e su quelle mediterranee. Si era fatta quasi sera e lo riaccompagnai a casa; mi ripeté che era stato felice dell'esistenza che aveva avuto: a me dispiaceva che ne parlasse al passato, ma a lui no perché aveva già scontato tutto e considerava quel giorno di primavera romana come un dono insperato.

Con Ernesto Pellegrini, un altro mio vecchio assistente, andavamo ogni tanto a colazione con Alberto, al ristorante "La casetta" (quello di via Famiano Nardini), e lui riusciva a farne degli incontri allegri, spigolando ironicamente sulle peripezie della Roma, la squadra di cui era tifoso pur mettendone in burla debolezze e magagne. E sfotteva il gestore, al quale aveva vinto una cena per quattro persone scommettendo con argomenti folli sulla vittoria dell'Italia nel campionato del mondo del 2006. Più amara per me fu la sua ultima uscita pubblica nell'autunno scorso - al Vittorio-



riano per la celebrazione del centenario dell'Ufficio Storico della Marina, cui aveva voluto essere presente benché gli fosse penoso tenersi in piedi - perché mi diede una busta che conteneva una sua fotografia, spiegandomi che sarebbe servita per il "coccodrillo" della Società Italiana di Storia Militare, di cui era vice-presidente. Sapeva che la Società aveva appena raccolto la sua bibliografia completa e che avrebbe dedicato questo quaderno al ricordo di lui.

² *The spring ivy climbed/ on the old wall/ with an impetus of youth./ The ivy twines round/ the roof-tree like/ at trunk of a tree/ The ivy covered the bricks/ with little bright/ leaves the ivy attacks/ the tiles with new/ swallow a nest.*

Ricordo di un maestro e di un amico

di Marco Gemignani

Avevo avuto modo di apprezzare l'attività di studioso e la competenza di Alberto Santoni all'inizio degli anni '80 leggendo i suoi tre volumi relativi alla campagna del Pacifico e il noto *Il vero traditore* e inoltre avevo avuto la possibilità di vederlo in una trasmissione della RAI, intervistato sul ponte dell'incrociatore *Belfast* ormeggiato sul Tamigi a Londra.

Nel frattempo Santoni aveva vinto il posto da professore associato e assegnato al Dipartimento di storia moderna e contemporanea della Facoltà di lettere e filosofia presso l'Università di Pisa, dove nel novembre del 1985 poté tenere il primo corso di "Storia della navigazione". Lo stesso anno, desiderando proseguire i miei studi dopo la maturità, non ebbi esitazione quando dovetti scegliere a quale facoltà e università iscrivermi. Così dal novembre del 1985 potei seguire le sue lezioni, molto interessanti, precise e svolte usando un linguaggio facilmente comprensibile (infatti, una delle caratteristiche delle quali Santoni andava più fiero era il fatto di non usare "il professorese").

Poiché abitava a Roma e non desiderava trasferirsi a Pisa, Santoni si tratteneva nella città della Torre pendente da novembre a maggio per tre giorni alla settimana, per svolgervi le lezioni, per seguire i laureandi e per le riunioni che periodicamente si tenevano in Dipartimento.

Nei giorni che stava a Roma faceva ricerche specialmente presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, dove aveva lavorato per molti anni, e continuava a scrivere libri, articoli e relazioni che presentava ai convegni in Italia e all'estero.

D'estate, di solito una o due volte, si recava a Londra per alcune settimane per rilassarsi, visitare i magnifici musei militari che si trovano sia in città che in località da essa distanti e svolgere approfondite ricerche al Public Record Office (attualmente The National Archives) dove, per primo, alla fine degli anni '70 aveva potuto consultare una parte dei documenti relativi all'Ultra Secret che erano stati appena declassificati.

Nella primavera del 1988 organizzò una visita a Londra - città che veramente amava - con una decina di studenti del suo corso, fra i quali vi ero anch'io, allo scopo di mostrarci il Public Record Office (dove negli anni successivi avrei avuto modo più volte di tornare), i musei militari e, a Portsmouth, la famosa *Victory*, ammiraglia di Nelson.

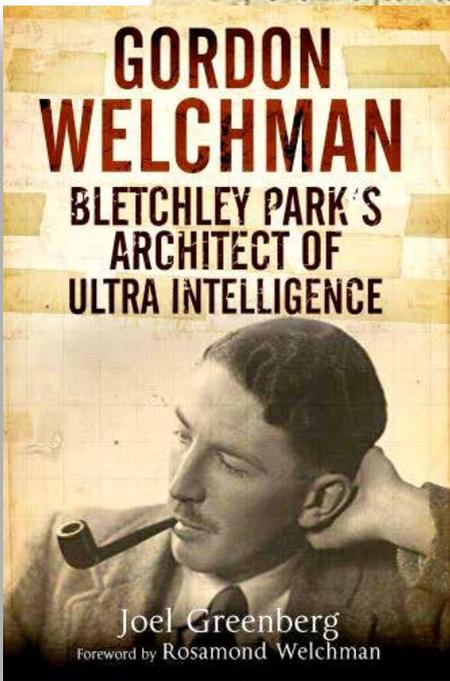
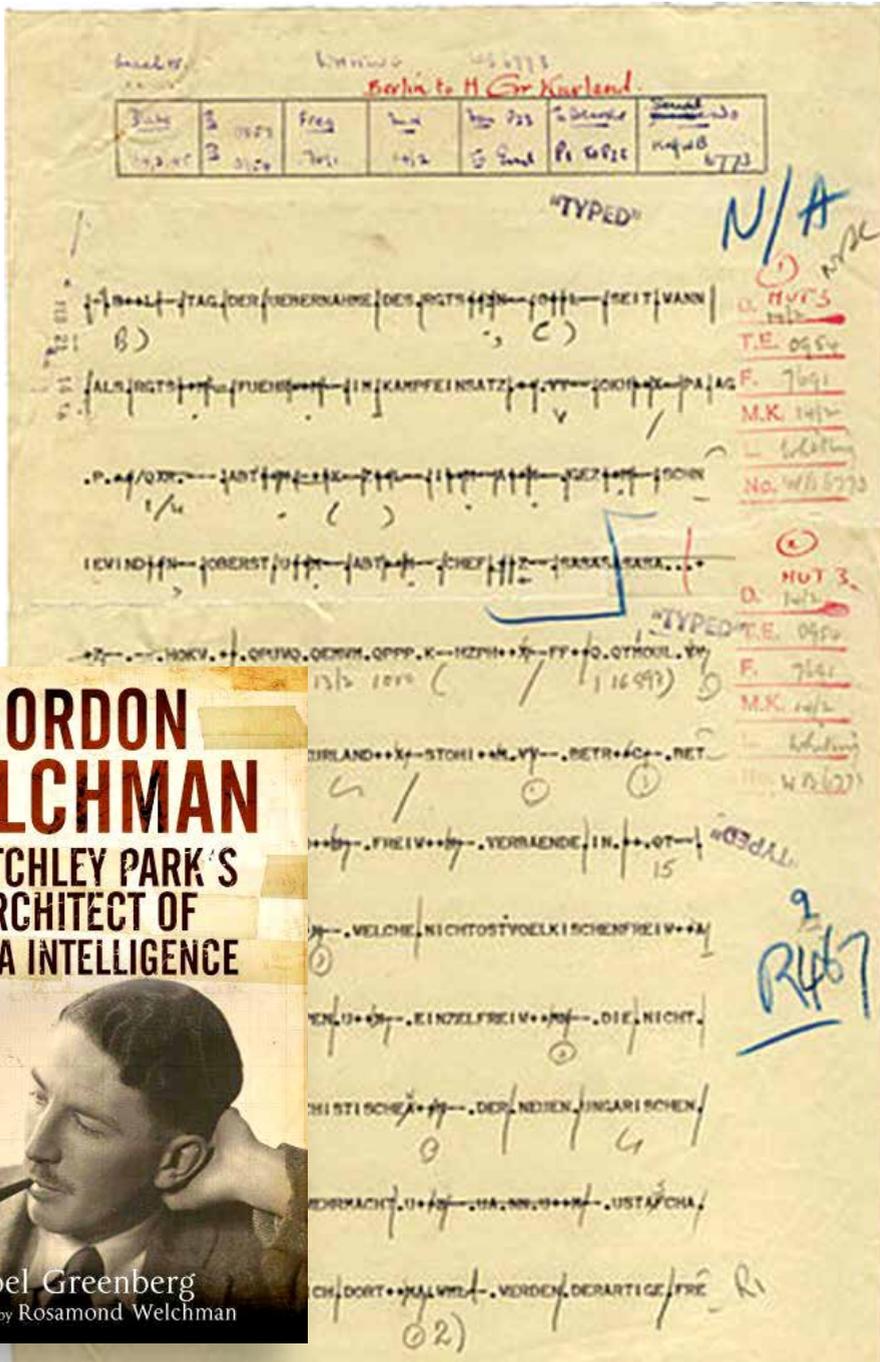
Si muoveva per Londra con tale dimestichezza, che vidi più volte turisti rivolgersi a lui per chiedergli indicazioni stradali: rispondeva sempre gentilmente nel suo inglese fluente, cominciando col dire di esser lui pure forestiero, e dando poi le informazioni con una precisione tale che un vero londinese non avrebbe potuto far meglio.

Dall'anno accademico 1991-1992 fu incaricato anche di tenere le lezioni di "Storia navale" e in seguito, per una riforma dell'iter di studio, di "Storia moderna", di "Storia contemporanea" e poi di "Storia moderna e contemporanea" (con ovvi riferimenti agli aspetti navali) agli allievi del Corpo dello Stato Maggiore del Corso normale dell'Accademia Navale di Livorno, per i quali scrisse tre volumi di *Storia e politica navale (dell'età moderna, dell'età contemporanea e dell'ultimo cinquantennio)* più volte editi dall'Ufficio Storico della Marina Militare e tutt'ora in uso.

Era molto orgoglioso di questo ulteriore incarico e, per assolverlo, nei giorni nei quali si tratteneva in Toscana doveva fare il pendolare fra Pisa e Livorno, di solito in treno, ma se necessario pure in taxi, per rispetto della puntualità verso gli studenti e gli allievi. Tale era l'interesse per le sue lezioni, che spesso erano frequentate pure da giovani il cui piano di studio non includeva il corso di Santoni.

Nei primi anni '90 il nome del corso che teneva all'Università mutò da "Storia della navigazione" a "Storia e tecnica militare" e poi semplicemente "Storia militare", cosicché poteva trattare a lezione argomenti riguardanti non solo la politica e le operazioni navali, ma anche quelli legati alle attività terrestri e aeree alle quali era pure interessato.

Nel 2000, sia pure con rammarico, Santoni decise di andare in pensione per dedicarsi totalmente allo studio e alla ricerca di documenti inediti riguardanti i principali conflitti della prima metà del XX secolo, attività che ha continuato anche nei mesi in cui combatteva coraggiosamente contro il male che lo ha portato via il giorno di Natale del 2013.



Un tipico messaggio cifrato tedesco dopo la decrittazione a Bletchley Park

Alberto Santoni e la Marina italiana

di Ferdinando Sanfelice di Monteforte



Non si può commemorare un illustre storico, qual è stato Alberto Santoni, senza ricordare, anzitutto, la sua passione giovanile per la Storia Navale: risale infatti al settembre 1958 una sua lettera a *Italia sul Mare* – edita e diretta da Vito Bianco – per la rubrica “Archivio”, curata da Aldo Fraccaroli (1919-2010).

In questa lettera, Santoni si definiva “uno studente molto appassionato di marina da guerra”³ e dimostrava già una competenza non disprezzabile, domandando le ragioni per cui, nel *Jane's* di quell’anno – da lui acquistato - non comparisse più nei disegni l’indicazione della corazzatura, a differenza di quanto avveniva nelle edizioni precedenti.

Qualche anno dopo, Alberto Santoni iniziò con lo stesso entusiasmo e dedizione la sua lunga collaborazione con la Marina, che lo vide prima nell’incarico di Direttore della Sezione Documentazione dell’Ufficio Storico, dal 1971 al 1977 e, dopo un intervallo di alcuni anni, insegnante di Storia Navale in Accademia Navale.



Questa collaborazione ebbe anche momenti di tensione, specie quando l’autore si trovò coinvol-

³ *Italia sul mare*, Anno IV, n° 9 Settembre 1958.

to nella difficile questione del presunto “tradimento” della Regia Marina, durante la Seconda Guerra mondiale. Già, vari anni prima, fonti di parte avevano accusato la Regia Marina di aver tradito, durante la guerra, la Patria e – soprattutto – il Fascismo. Il primo episodio era stato scatenato dalla lettura dell’Articolo 16 del Trattato di Pace, che diceva:

“L’Italia non incriminerà né in altro modo molesterà i cittadini italiani compresi i componenti delle Forze Armate (nel testo ufficiale in francese è scritto : “soprattutto i componenti delle Forze Armate”) per il solo fatto di aver espresso simpatia per la causa delle potenze dell’Alleanze o Associate o di aver svolto azione a favore della causa stessa durante il periodo tra il 10 giugno 1940 e la data di entrata in vigore del presente trattato”⁴



Questa clausola alimentò i sospetti, specie di coloro che avevano aderito alla Repubblica Sociale, e divennero aperta polemica quando uscì un libro, pubblicato in Inglese, contenente le memorie dell’Ammiraglio Francesco Maugeri (1898-1978).

L’Ammiraglio, compagno di corso in Accademia del Duca di Spoleto (Aimone di Savoia-Aosta, 1900-1948), era stato, durante tutta la guerra, il Capo del SIS, il Servizio Segreto navale, e in quegli anni era stato nominato Capo di Stato Maggiore della Marina repubblicana; le sue memorie, che citavano i suoi contatti con il nemico, in epoca precedente l’armistizio – atto tipico di ogni servizio segreto – provocarono una tale scia di polemiche da spingerlo alle dimissioni dall’incarico e accettare quello di Rappresentante Militare Italiano alla NATO. Oltretutto, in quest’ultima destinazione, egli fu decorato dal governo USA per “la condotta eccezionalmente meritoria nella

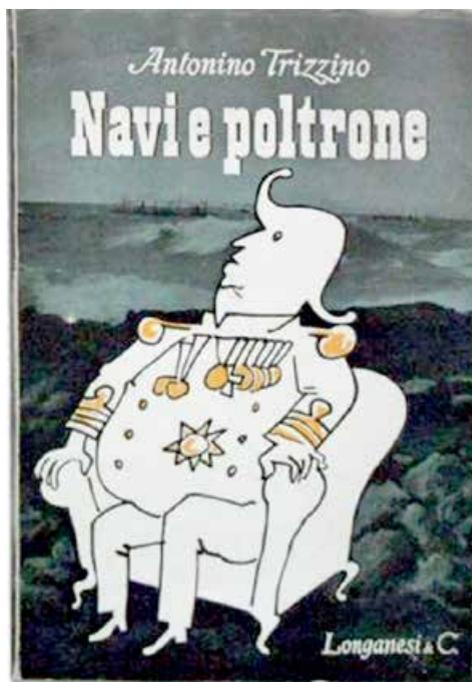
⁴ D. Lembo, *L’Ombra del Tradimento sulla Marina Italiana*. Storia 2009, pag. 5.

esecuzione di altissimi servizi resi al Governo degli Stati Uniti come capo dello spionaggio navale italiano”⁵, il che causò ulteriori polemiche.

Alla radice di queste ultime non vi era solo una tendenza politica: poco dopo la fine della guerra, infatti, vi erano state alcune testimonianze di nostri ufficiali, presi prigionieri, che riportavano al loro rientro la scoperta - a bordo delle navi inglesi che li avevano raccolti in mare - di ordini di servizio indicanti una conoscenza da parte avversaria dei movimenti delle nostre unità navali. Questo era accaduto dopo l'affondamento del *Colleoni* a Capo Spada, e poi dopo la sventurata incursione di parte della flotta italiana a sud di Creta, concretatasi nello scontro di Gaudò e nella strage di Matapan.

Oltretutto, numerosi comandanti di convogli e di sommergibili in guerra si erano vantati del fatto di essere riusciti a evitare attacchi nemici, seguendo rotte e portandosi in posizioni lontane da quelle ordinate, mentre molti tra coloro che avevano seguito le rotte prescritte avevano trovato unità nemiche ad attenderli.

Passarono pochi anni e un ex ufficiale della Regia Aeronautica, che aveva optato l'8 settembre 1943 per la Repubblica Sociale, Antonino Trizzino (1899-1973), pubblicò per Longanesi, nella collana “I libri de Il Borghese”, il libro *Navi e Poltrone*, in cui si ribadiva la tesi, gradita ad alcuni ambienti, non solo di destra, del tradimento della Regia Marina. Il libro, inizialmente, non incontrò il favore del pubblico finché - per la grande fortuna dell'autore - la Marina non decise di trascinarlo in giudizio per diffamazione, ottenen-



⁵ *Ibid.*

do come risultato un successo di vendita del libro, ben superiore alle aspettative iniziali dello stesso editore.

In questo contesto si inserì Alberto Santoni, il quale cercò di verificare quanto affermato da Trizzino, mediante una ricerca degli archivi britannici. La sua conoscenza dell'Inglese, insieme ai contatti che aveva stabilito nel mondo accademico londinese gli erano – e gli sarebbero stati nel seguito – di grande aiuto.

La sua prima scoperta fu oltremodo inusuale: un documento redatto dal “rappresentante britannico a Stoccolma, Mister [Ambasciatore] Mallet”⁶, riportava infatti l’offerta – da parte di un presunto agente italiano – di “consegnare dietro compenso agli Inglesi alcune navi della Regia Marina, commercialmente quotate al pari di titoli nella Borsa Valori”⁷.

Un intermediario svedese avrebbe dovuto condurre questa trattativa, con un cosiddetto gruppo di “una ventina di alti ufficiali, desiderosi di strappare la Regia Marina dall’influenza dei regimi fascista e tedesco”⁸ che avrebbero, a suo dire, avanzato la proposta.

Premesso che qualsiasi documento, senza conferme nei fatti o in altre carte, resta privo di validità storica, l’assenza di riscontri a questo strano documento ha costretto chiunque abbia trattato la questione a limitarsi ad avanzare ipotesi. Santoni, per iniziare, ritenne che “l’insofferenza verso il regime fascista, il miraggio di lautissimi guadagni e la contemporanea garanzia di una preventiva immunità rappresentarono i motivi fondamentali di fantastiche e spesso ingenuità iniziative, promosse da servitori dello Stato italiano a vantaggio del nemico di allora”⁹. Il tradimento o un tentativo di truffa, quindi, gli sembrarono plausibili.

⁶ A. Santoni, *Il Vero Traditore*. Ugo Mursia Editore, 1981, pag. 59-60. Figlioccio della Regina Vittoria, Sir Victor Alexander Louis Mallet (1893-1969) fu ambasciatore britannico a Stoccolma (1940-45), Madrid (1945-46) e Roma (1946-1953).

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

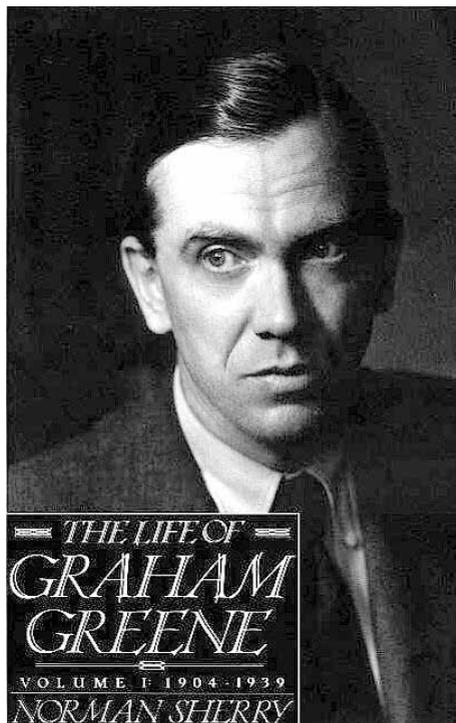
⁹ *Ibid.*

Rimangono però aperte altre ipotesi: anzitutto questo contatto potrebbe essere stato uno “scherzo” di matrice italiana tentato nei confronti del nemico, magari con la prospettiva di recuperare valuta pregiata, risorsa sempre più preziosa per l’Italia in guerra – e il SIS giocò il nemico molte volte, guerra durante, come nel caso del sabotaggio dei mercantili internati in USA, all’atto della dichiarazione di guerra.

Infine non ci può esimere dal dubbio che questo documento fosse una “bufala”, inventata dal suo compilatore, per valorizzare il proprio ruolo in una posizione comoda e sicura, con copertura diplomatica, in un paese neutrale. Non si trattava di un caso isolato: altri documenti, contenenti affermazioni chiaramente fuori della realtà sono apparsi negli anni più recenti, negli archivi ex sovietici. Del resto, Graham Greene (1904-1991) - uno scrittore che aveva a suo tempo fatto parte del Servizio Segreto britannico, il MI 6, descrisse bene questo fenomeno nel suo capolavoro, “*Il Nostro Agente all’Avana*”, un’ulteriore conferma

che gli agenti segreti, bisognosi di dimostrare il loro attivismo, spesso lavorano di fantasia. Mentre Churchill, saggiamente, scrisse che “tutto ciò sembra folle (*fantastic*)”¹⁰, e chiuse la questione dopo poco, in Italia la citazione di questo documento alimentò ulteriormente le polemiche di casa nostra, come se quanto ivi riportato avesse una intrinseca credibilità,

Ma Santoni non si fermò qui, ben conscio di essere ancora lontano dalla meta. Ci volle del tempo, ma alla fine numerosi altri documenti, reperiti dall’autore, fecero luce, in modo inoppugnabile, su un altro fatto grave, ma ricorrente in tempo di guerra: il governo britannico riusciva infatti a



¹⁰ Ibid. pag. 61

“leggere” i dispacci della Regia Marina, grazie all’organizzazione ormai nota come ULTRA; queste copiose intercettazioni spiegavano in modo circostanziato perché alcune operazioni, come la sventurata azione di Gaudò e Matapan, avessero avuto un esito infausto.

Ovviamente, questa scoperta smentì alcune certezze in cui si erano cullati gli ufficiali di Marina che avevano prestato servizio nel periodo bellico: la maggior parte di loro, infatti, era sicura che i codici dei nostri messaggi non fossero mai stati violati, se non per effetto della cattura o dell’affondamento di alcune nostre unità¹¹. La frequente sostituzione delle chiavi, nonché dell’intero sistema di cifratura, poi, era a loro parere un’ulteriore garanzia di inviolabilità.



A parziale discolpa di questi ufficiali va detto che i Britannici, guerra durante, avevano avuto estrema cura nel fare del sistema ULTRA il segreto meglio protetto durante tutta la guerra, e per questo posero una cura estrema nel non darci indizi sul fatto che loro leggessero i nostri dispacci; il sistema più comune era quello di inviare un ricognitore *Sunderland*, il quale si metteva in bella vista, sia pure fuori portata delle nostre armi, per farsi attribuire dagli Italia-

ni il “merito” della scoperta.

Questo, ad esempio, accadde in occasione dell’infausta sortita di Gaudò e Matapan. Come racconta infatti l’Ammiraglio Angelo Iachino (1889-1976), appena la formazione italiana ebbe superato lo Stretto di

¹¹ Si trattò dei sommergibili *Galilei*, *Uebi Scebeli* e *Durbo*. La Regia Marina fece del resto lo stesso, recuperando i cifrari del CT *Mohawk*, affondato presso le Secche di Kerkennah.

Messina, “alle 12:25 il *Trieste* ci aveva comunicato di aver avvistato verso sud un aereo inglese”¹² di quel tipo; oggi sappiamo, grazie a Santoni, che il velivolo fu inviato appositamente per “proteggere la fonte” delle informazioni.

Ma c'è di peggio: è possibile, infatti, che persino l'attacco e l'affondamento di nostri mercantili che trasportavano in Italia prigionieri britannici e del Commonwealth fosse stato “tollerato” dai comandi britannici, sempre per tutelare la fonte dell'informazione, per cinica che possa sembrare questa ipotesi.

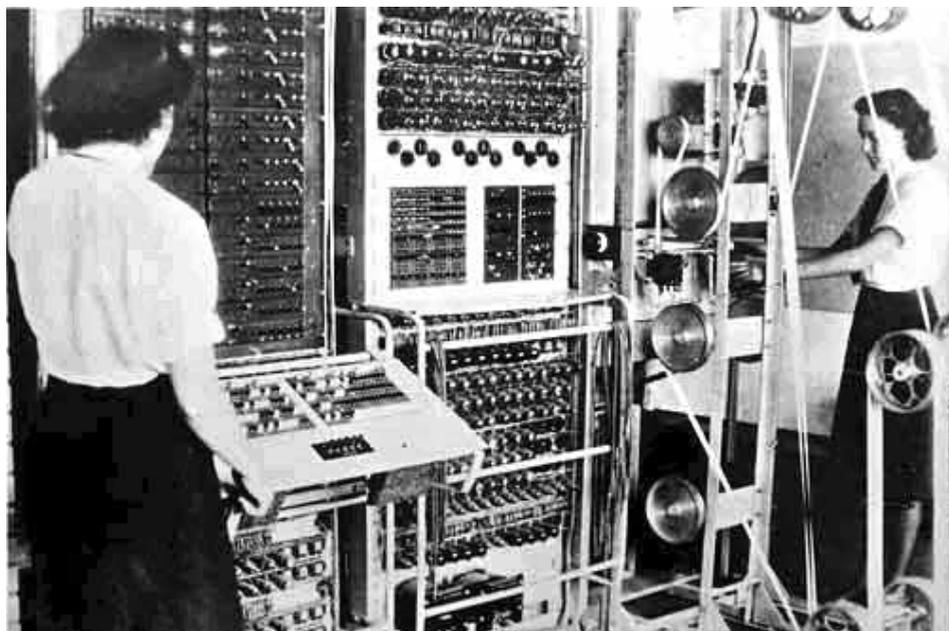
Anche se, nel caso del *Veniero* (affondato il 9 dicembre 1941) non è provato che la natura di quel tipo di carico umano fosse nota a Londra, è invece confermato che i Britannici sapevano che a bordo vi fossero loro prigionieri nei casi degli affondamenti dell'*Ariosto* (14 febbraio 1942), del *Loreto* (13 agosto 1942) e dello *Scillin* (14 novembre 1942).

Inizialmente, neanche le prime rivelazioni di Santoni su ULTRA erano riuscite a scalfire tale convincimento: si arrivò infatti a sostenere, come ultima linea di difesa, che la sorpresa di Matapan fosse stata l'effetto della violazione dei messaggi inviati da Supermarina al X CAT della Luftwaffe, per motivi di coordinamento. Infatti, tali messaggi erano cifrati con il sistema ENIGMA, e quindi facilmente decrittabili dal sistema ULTRA.

Le scoperte di Santoni, però, fecero crollare anche questa certezza: la documentazione sulle intercettazioni era talmente copiosa che rese evidente la totale vulnerabilità del nostro sistema di cifratura, impotente a resistere all'ULTRA.

Comprensibilmente, per alcuni anni ci fu un numero elevato di ufficiali che vedevano il professor Santoni – nel frattempo egli si era dedicato all'insegnamento universitario a tempo pieno – con diffidenza, se non con freddezza. La mole di documenti da lui trovati, però, non consentiva obiezioni, e lentamente l'amara verità fu accettata, tanto che gli fu chiesto di diventare professore di Storia Navale all'Accademia di Livorno.

¹² A. Iachino. *Gaudo e Matapan*. A Mondadori, 1946, pag. 79.



Per questa questione vale quanto il professor Santoni scrisse: “l’equilibrio nel valutare gli avvenimenti storici e nell’esprimere giudizi su di essi costituisce il metro della maturità di un individuo come di una collettività”¹³. L’amarezza per quanto era stato detto nei suoi confronti, da parte di alcuni ufficiali della nostra Marina, traspare da tale affermazione, fin troppo applicabile a tanti altri casi simili.

Ma l’opera della ricerca della verità, da parte degli storici, è un processo senza fine. Rimangono ancora da trovare i riscontri, non solo sul curioso episodio della “vendita delle navi” - per capire di cosa si tratti - ma anche, e soprattutto, sui presunti probabili tentativi di Casa Savoia, tra il 1941 e il 1942, per ottenere la pace separata. Ai giovani storici spetta questo compito, arduo ma non impossibile, per far luce appieno sulle vicende di casa nostra nella Seconda Guerra mondiale.

¹³ *Ibid.*, p. 8.

Bibliografia di Alberto Santoni

curata dall'autore nel 2012

Nato a Roma il 27 novembre 1936 e morto il 27 dicembre 2013, Alberto Santoni, fu sino al 2000 titolare della cattedra di "Storia Militare" dell'Università di Pisa e docente incaricato di "Storia Navale" all'Accademia Navale di Livorno. Nominato nel 1978 Tenente di Vascello "*ad honorem*" nei ruoli di complemento della Marina Militare, per meriti storici, era ben conosciuto anche all'estero, non solo per le sue pubblicazioni, ma per avere partecipato ad oltre 80 Congressi storici nazionali e internazionali tra cui due presso l'Accademia Navale americana di Annapolis. Fondatore (1984) e Vicepresidente (2004) della Società italiana di Storia Militare, consulente storico dello Stato Maggiore Marina e membro della Commissione italiana di Storia Militare e del Comitato Consultivo dell'Ufficio Storico della Marina.

Libri



Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico (1937-1945), I; *Il Giappone all'attacco*, Modena, Stem Mucchi, 1977, p. 381; II; *il riflusso della marea*, Modena, Stem Mucchi, 1978, p. 405; III; *La vittoria alleata*, Modena; Stem Mucchi, 1979, p. 385. L'intera opera è stata ristampata nel 1994 a cura della Libreria del Lungarno di Pisa e tra il 2009 e il 2011 dalla Libreria Militare "Ares" di Roma.



Con Francesco Mattesini: *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, Roma, Dell'Ateneo & Bizzarri, 1980, p. 639. Ristampato nel 2005 dall'editrice Albertelli di Parma, collana di "Storia Militare".

Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo, Milano, Mursia, 1981, pp. 378. Tradotto in tedesco col titolo *Ultra siegt im Mittelmeer*, Coblenza, Bernard & Graefe, 1985, pp. 380. Nuova edizione Mursia 2005.

La seconda battaglia navale della Sirte, Roma, Dell'Ateneo, 1982, p. 87.

Le operazioni in Sicilia e in Calabria (luglio-settembre 1943), Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1983, e nuova edizione del 1989, p. 579.



Guerra segreta sugli Oceani: L'ULTRA britannico e i corsari tedeschi, Milano, Mursia, 1984, p. 230.

Il primo Ultra Secret: l'influenza delle decrittazioni britanniche sulle operazioni navali della guerra 1914-1918, Milano, Mursia, 1985, p. 415.

La battaglia di Tsushima, Roma, Dell'Ateneo, 1985, p. 144.

Da Lissa alle Falkland, Milano, Mursia, 1987, p. 440.

Da Lepanto ad Hampton Roads, Milano, Mursia, 1990, p. 344. Ristampa del 2006, sempre a cura di Mursia editore.

Storia e politica navale dell'età contemporanea, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina, 1993, p. 389.

Storia e politica navale dell'ultimo cinquantennio, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina, 1995, p. 226.

Storia e politica navale dell'età moderna, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina, 1998, p. 365.

ULTRA Intelligence e macchine ENIGMA nella guerra di Spagna 1936-1939, Milano, Mursia, 2010, p. 375.

Principali articoli e saggi

Le navi da battaglia nel secondo conflitto mondiale, 2 puntate, "Italia sul Mare", novembre 1959 e gennaio 1960

La flotta giapponese alla vigilia della seconda guerra mondiale, "Italia sul Mare", marzo 1960.

La guerra ispano-americana, "Rivista Marittima", ottobre 1964

La questione dell' 'Altmark', "Rivista Marittima", ottobre 1965.

La missione della corazzata "Tirpitz" nelle acque norvegesi, "Rivista Marittima", aprile 1966.

La guerra anglo-olandese per l'Atto di Navigazione del 1652, "Mare", settembre 1967.

La crociera corsara dello "Scharnhorst" e del "Gneisenau", "Rivista Marittima", febbraio 1968.

I giapponesi nelle Indie anglo-olandesi e la battaglia del Mal' di Giava, "Storia Militare", febbraio 1970.

La battaglia di Midway, "Storia Militare", gennaio-giugno 1971.

I bombardamenti strategici americani contro il Giappone, "Rivista Marittima", maggio 1971.

La guerra del 1859 e la spedizione dei Mille nei rapporti dei consoli statunitensi, "Rivista Marittima", novembre 1971.

La campagna di Guadalcanal, 2 puntate, "Rivista Marittima", settembre e ottobre 1972.

La battaglia aeronavale di Leyte, "Rivista Marittima", novembre 1973.

Come si giunse a Hiroshima. Analisi critica di una decisione storica, "Rivista Marittima", febbraio 1976.

Una pagina poco conosciuta della storia navale americana: la guerra contro il Dey di Tripoli, "Rivista Marittima", giugno 1976.

Una pagina poco conosciuta della guerra nel Pacifico: le incursioni giapponesi sul territorio americano, "Rivista Aeronautica", maggio-giugno 1976.

I corpi suicidi giapponesi, "Rivista Marittima", ottobre 1976.

Gli incrocial/ori italiani in guerra nell'Atlantico, "Storia Modellismo", aprile 1978.

L'operazione "Shingle": lo sbarco ad Anzio, 2 puntate, "Storia Modellismo", gennaio e febbraio 1979.

La crociera della "Bismarck", "Storia Modellismo", aprile 1979.

I musei militari londinesi, 4 puntate, "Storia Modellismo", luglio, agosto, settembre e ottobre 1979.

L'affondamento della "Prince of Wales" e del "Repulse", "Storia Modellismo", ottobre 1979.

Pearl Harbor ieri e oggi, "Storia Modellismo", gennaio 1980.

Pearl Harbor trentanove anni dopo, "Rivista Marittima", aprile 1980.

L'azione dei Commandos britannici contro l'isola di Castelrosso dai documenti inediti italiani e inglesi, "Rivista Marittima", marzo 1980.

Il servizio informativo inglese nel Mediterraneo alla vigilia delle ostilità, secondo documenti inediti britannici, "Rivista Marittima", ottobre 1980.

L'uso di ULTRA nel Mediterraneo da un documento inedito della centrale crittografica della RAF, "Rivista Aeronautica", gennaio 1981.

Il duello tra le risorse informative italo-tedesche e l'ULTRA britannico durante la guerra del Mediterraneo, "Memorie Storiche Militari", anno 1981, Roma, Ufficio storico dello SME, 1982.

Der Einfluss von ULTRA auf den Krieg im Mittelmeer, "Marine Rundschau", settembre 1981.

Nuove rivelazioni dell'Intelligence britannico sulle trattative per la flotta italiana nel 1940-1941, 2 puntate, "Storia Illustrata", agosto e settembre 1982.

L'influenza di ULTRA nelle operazioni navali nel Mediterraneo, "Rivista Italiana Difesa (RID)", settembre-ottobre 1982.

Le fonctionnement de l'Alliance germano-italienne dans la guerre aeronavale en Mediterranee 1940-1943, "Les cahiers de Montpellier", n. 6, 1982.

Nuove rivelazioni sull'ULTRA Intelligence britannico, "Rivista Italiana Difesa (RID)", febbraio 1984.

Il Duce e la portaerei Italia: studio storico di un problema che si dibatte dagli Anni Venti, "Storia Illustrata", dicembre 1984.

La guerra nel Mediterraneo: aspetti e momenti dell'attività dei servizi informativi nel 1941, "Analisi storica", n. 3, luglio-dicembre 1984.

La sorprendente ed ignorata attività crittografica della Marina inglese durante la prima guerra mondiale. "Rivista Italiana Difesa (RID)", IV (1985) n. 5, pp. 78-86.

The first Ultra Secret: the British cryptanalysis in the naval operations of the First World War. "Revue Internationale d'histoire militaire", 1985 n. 63, pp. 99-110.

Nascita e tramonto del navalismo e dell'imperialismo giapponese: rivisitazione storica e ambientale. "Rivista Italiana Difesa (RID)", VI (1987) n. 2, pp. 78-85.

L'ammutinamento del "Bounty". "Rivista Marittima", CXXII (1989) n. 6, pp. 77.

Le operazioni contro l'isola di Pelagosa nell'estate del 1915. "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", III, settembre 1989, pp. 135-152.

L'odissea dell'incrociatore tedesco "Königsberg" (1914-1915). "Rivista Marittima", a. CXXIII (1990) n. 4, pp. 97-111.

L'attacco aerosilurante inglese a Taranto. "Rivista Italiana Difesa (RID)", IX (1990) n. 11, pp. 88-97.

- Lo scontro di Gaudio e la tragica notte di Matapan.* "Rivista Italiana Difesa (RID)", X (1991) n. 3, pp. 86-97.
- Strategia marittima e operazioni navali dell'anno 1940.* "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", V, marzo 1991, pp. 113-126.
- Italian Naval Policy 1930-1941.* "Revue Internationale d'histoire militaire", 1991 n. 73, pp. 87-99.
- La battaglia di Matapan.* "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", a. V, dicembre 1991, pp. 143-157.
- Strategie e tattiche aeronavali nella guerra del Pacifico.* "Rivista Marittima", CXXV (1992) n. 2, pp. 81-90.
- Giappone, Italia e la globalizzazione del conflitto.* "Bollettino dell'Ufficio Storico della Marina Militare", a. VI, dicembre 1992, pp. 299-306
- Mezzi d'assalto: le contromisure della Royal Navy.* "Panorama Difesa", XII (1993) n. 12, pp. 72-78.
- Strategie politiche e militari del fascismo dalla Conferenza di Stresa all'intervento in guerra.* "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", VIII, marzo 1994, pp. 7-24.
- L'elettronica e la radiotelemetria nella Regia Marina.* "Rivista Marittima", CXXVII (1994) n. 5, pp. 50-62.
- La politica delle costruzioni navali del fascismo,* "Storia Militare", II (1994) n. 8, pp. 4-10.
- Perché le navi italiane in guerra non colpivano il bersaglio.* "Rivista Storica", VII (1994) n. 2, pp. 36-47.
- La prima guerra anglo-olandese e i due scontri navali nelle acque di Livorno (1652-1653).* "Quaderno 1994 della Società di Storia Militare", Roma, Gruppo Editoriale Internazionale, 1995, pp. 37-48.
- La Marina Militare tedesca nel Mediterraneo dopo l'8 settembre 1943.* "Rivista Storica", a. VIII (1995) n. 5, pp. 60-67.
- Maggio 1915: il caso "Lusitania"; aprile 1917: gli Stati Uniti in guerra.* "Rivista Storica", IX (1996) n. 3, pp. 54-60.

Le contrapposte strategie mediterranee alla vigilia del conflitto. "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", X, giugno 1996, pp. 85-127.

La riconquista americana delle Aleutine e la battaglia navale delle isole Komandorski. "Rivista Storica", IX (1996) n. 6, pp. 32-36.

The Italian submarine campaign. In *The battle of the Atlantic 1939-1945*, Annapolis, Naval Institute Press e Londra, Greenhill Books, 1994, pp. 323-344.

Mediterranean naval operations 1914-1918. In *The European Powers in the First World War. An encyclopedia.* New York e Londra, Garland publishing, 1996, pp. 472-475.

Room 40. In *The European Powers in the First World War. An encyclopedia.* New York e Londra, Garland publishing, 1996, pp. 605-606.

Montevideo, dicembre 1939. La crociera dell' "Admiral Graf von Spee" e il suo discusso epilogo nelle acque del Rio della Plata. "Storia Militare", IV (1996) n. 12; pp. 8-17.

Aspetti navali della questione d'Oriente (1820-1856). "Rivista Marittima", CXXX (1997)n. 12, pp. 99-112.

Cenni storici sulle origini dell'Accademia Navale . In *L'Accademia Navale di Livorno. Storia e attualità.* Pisa, Primula Multimedia, 1997, pp. 11-26.

Aspetti navali della Questione d'Oriente (1820-1856). "Rivista Marittima", CXXX (1997) n. 12, pp. 99-112.

ULTRA e l'armistizio, il controllo dell'ULTRA Intelligence sull'esecuzione dell'armistizio italiano e sulla sorte della flotta. "Storia Militare", VI (1998) n. 1, pp. 53-57.

La Marina tedesca da Versailles ad Hitler. "Rivista Marittima", CXXXI (1998) n. 7, pp. 61-75.

La criptoanalisi anglo-americana nella guerra del Pacifico. "Storia Militare", VI (1998) n. 10, pp. 33-40.

Considerazioni dell'Intelligence inglese sull'Italia in guerra. "Rivista Italiana Difesa (RID)", XVII (1998) n. 10, pp. 92-98.

La caduta di Pantelleria e Lampedusa nel giugno 1943. "Rivista Italiana

Difesa (RID)", XVIII (1999) n. 3, pp. 82-88.

Le valutazioni britanniche d'anteguerra sulle capacità militari dell'Italia e considerazioni postbelliche. "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XIII, giugno 1999, pp. 9-51.

Le operazioni subacquee italiane e l'Intelligence inglese. "Storia Militare", a. VII (1999) n. 9, pp. 31-38.

L'espansionismo della Russia nel XVIII secolo. "Rivista Marittima", CXXXII (1999) n. 12, pp. 115-124.

La discussa crociera oceanica dell'ammiraglio Von Spee. "Rivista Marittima", CXXXIII (2000) n. 6, pp. 79-99.

L'attacco a Livorno dei mezzi d'assalto della R.SI nella notte del 18 novembre 1944, sulla base di documenti britannici. "Storia Militare", VIII (2000) n. 8, pp. 43-47

La minaccia della corazzata "Tirpitz" sulle rotte artiche. "Rivista Italiana Difesa (RID)", XIX (2000) n. 7, pp. 92-98.

Aspetti navali dell'operazione HUSKY: invasione della Sicilia (luglio-agosto 1943). "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XIV, settembre 2000, pp. 9-35.

La Germania in guerra: alcune considerazioni sulla macchina bellica tedesca nel secondo conflitto mondiale. "Storia Militare", IX (2001) n. 1, pp. 47-57.

La guerra russo-giapponese del 1904-1905. "Rivista Marittima", CXXXIV (2001) n. 6, pp. 111-134.

Il Giappone in guerra: un'analisi della macchina bellica nipponica nel 'secondo conflitto mondiale. "Storia Militare", IX (2001) II.7, pp. 45-56

La battaglia dell'Isola degli Orsi. "Rivista Italiana Difesa (RID)", XX (2001) n. 10, pp. 84-89.

Dalla Sicilia al continente: le ultime operazioni nell'isola e lo sbarco britannico in Calabria (25 luglio-8 settembre 1943). "Storia Militare", a. X (2002) n. 1, pp. 59-67.

L'appoggio costiero della Royal Navy alle operazioni in Africa settentrionale tra il giugno 1940 e l'ottobre 1941. "Rivista Marittima", CXXXV

(2002) n. 2, pp. 81-100.

"Chariots" a Palermo: l'incursione dei mezzi d'assalto subacquei britannici nel porto siciliano del 3 gennaio 1943. "Storia Militare", X (2002) II.7, pp. 42-52

La battaglia di Kursk: il vero "turning point" sul fronte orientale (5-13 luglio 1943). "Storia Militare", XI (2003) n. 1, pp. 26-37

La crittografia britannica: storia della sua influenza sulle operazioni navali italiane (1940-1943). "Storia & Battaglie", 2 puntate: n. 24 (aprile 2003), pp. 2-9 e n. 25 (maggio 2003), pp. 2-7

Il sostegno navale britannico in Mediterraneo nel 2° conflitto mondiale. "Rivista Marittima", CXXXVI, n. 6 (giugno 2003), pp. 107-122

La nascita dei veicoli corazzati, decisiva rivoluzione nella guerra terrestre. "Rivista Italiana Difesa (RID)", XXII n. 8 (agosto 2003), pp. 80-89.

Il dramma dell'otto settembre. "Storia & Battaglie", n. 28 (settembre 2003), pp. 20-25.

L'Intelligence e la "Decima". Le contromisure britanniche nei confronti dei mezzi d'assalto italiani e gli interrogatori degli incursori catturati, sulla base di documenti inediti. "Storia Militare", XI, n. 9 (settembre 2003), pp. 18-27.

La campagna delle isole Salomone. "Storia & Battaglie", 2 puntate: n. 29 (ottobre 2003), pp. 35-42 e n. 30 (novembre 2003), pp. 24-27.

L'Intelligence navale italiano dalle rivelazioni di ufficiali della Regia Marina cobelligerante. "Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XVII, dicembre 2003, pp. 77-98.

La caduta dell'Africa Orientale Italiana. "Rivista Marittima", CXXXVII, n. 8 (agosto-settembre 2004), pp. 105-118.

L'Intelligence e la "Decima" Repubblicana. "Storia Militare", XII, n. 133 (ottobre 2004), pp. 8-15.

L'ULTRA Intelligence e altre fonti informative britanniche sulla Marina della R.SI. "Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XVIII, settembre 2004, pp. 33-57.

Nuove rivelazioni riguardanti i mezzi d'assalto della Regia marina sulla

base di inediti documenti degli archivi britannici. "Il secondo Risorgimento d'Italia", XIV, n. 7, pp. 7-60.

L'ULTRA Intelligence e la Regia Aeronautica. "Storia Militare", XIV, n. 158 (novembre 2006), pp. 22-29.

Tobruk run. "Storia Militare", XV, n. 162 (marzo 2007), pp. 33-41.

L'ULTRA vola in alto. "Storia Militare", XV, n. 166 (luglio 2007), pp. 4-13.

L'Intelligence britannica negli Anni Trenta (2 puntate). "Storia Militare", XVI, n. 177 (giugno 2008), pp. 4-16 e n. 178 (luglio 2008), pp. 4-17.

I segreti di Bletchley Park e i successi dell'Ultra Intelligence. "Nuova Storia Contemporanea", a. XII, n.5 (settembre-ottobre 2008), pp. 23-50.

L'attacco al convoglio "Duisburg". "Storia Militare", XVIII, n. 207 (dicembre 2010), pp. 17-33.

La reazione della Royal Navy al Blocco Continentale e la battaglia navale di Lissa del 13 marzo 1811, in Quaderno Sism 2011 Le Armi di San Marco, Roma, Sism 2012, pp. 205-220.



Egeo, maggio 1941. "Storia Militare", XIX, n. 218 (novembre 2011), pp. 53-64.

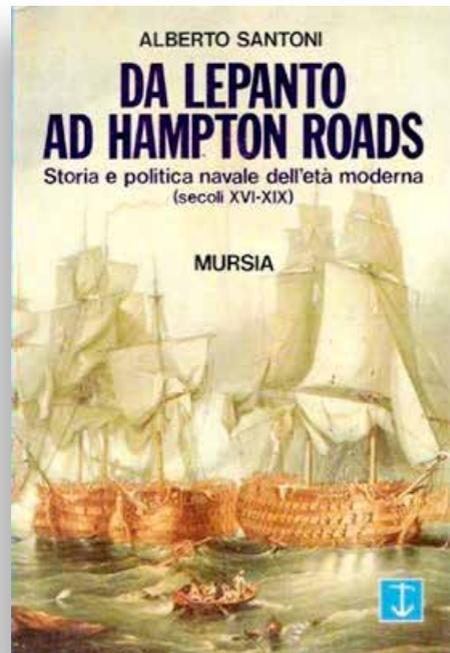
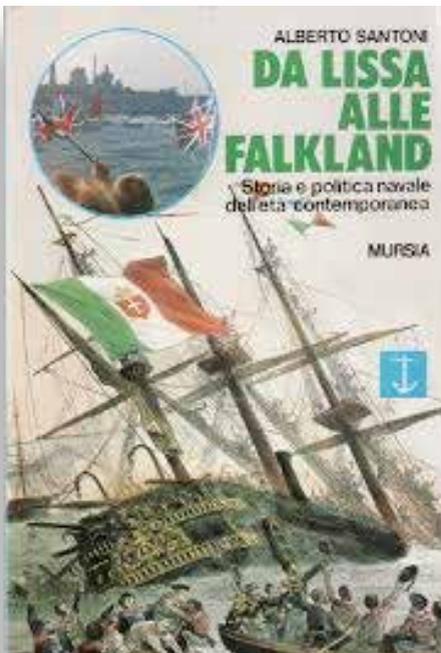
La battaglia di capo Spada. "Rivista Marittima", CXLV, n. 6 (giugno 2012), pp. 87-97.

La prima battaglia aerea d'Inghilterra (1914-1918). due puntate, "Storia Militare", XX, n. 227 e n. 228 (agosto e settembre 2012), rispettivamente pp. 16-26 e pp. 17-24.

Il bombardamento navale di Genova sulla base di documenti britannici. "Rivista Marittima", CXLVI, n. 1 (gennaio 2013), pp. 83-96. Per un disguido della tipografia della Marina (di cui si sono scusati), le 32 note esplicative e bibliografiche da me inserite nell'articolo sono state riprodotte nel successivo numero di marzo 2013, pp. 158-160.

Raimondo Luraghi e le Marine dell'Ottocento, in Quaderno Sism 2013-2013, La Sism ricorda Raimondo Luraghi, Roma, Sism, 2013, pp. 355-372.

Il volo di Rudolf Hess in Scozia. "Storia Militare", XXI, n. 240 (settembre 2013), pp. 40-51.



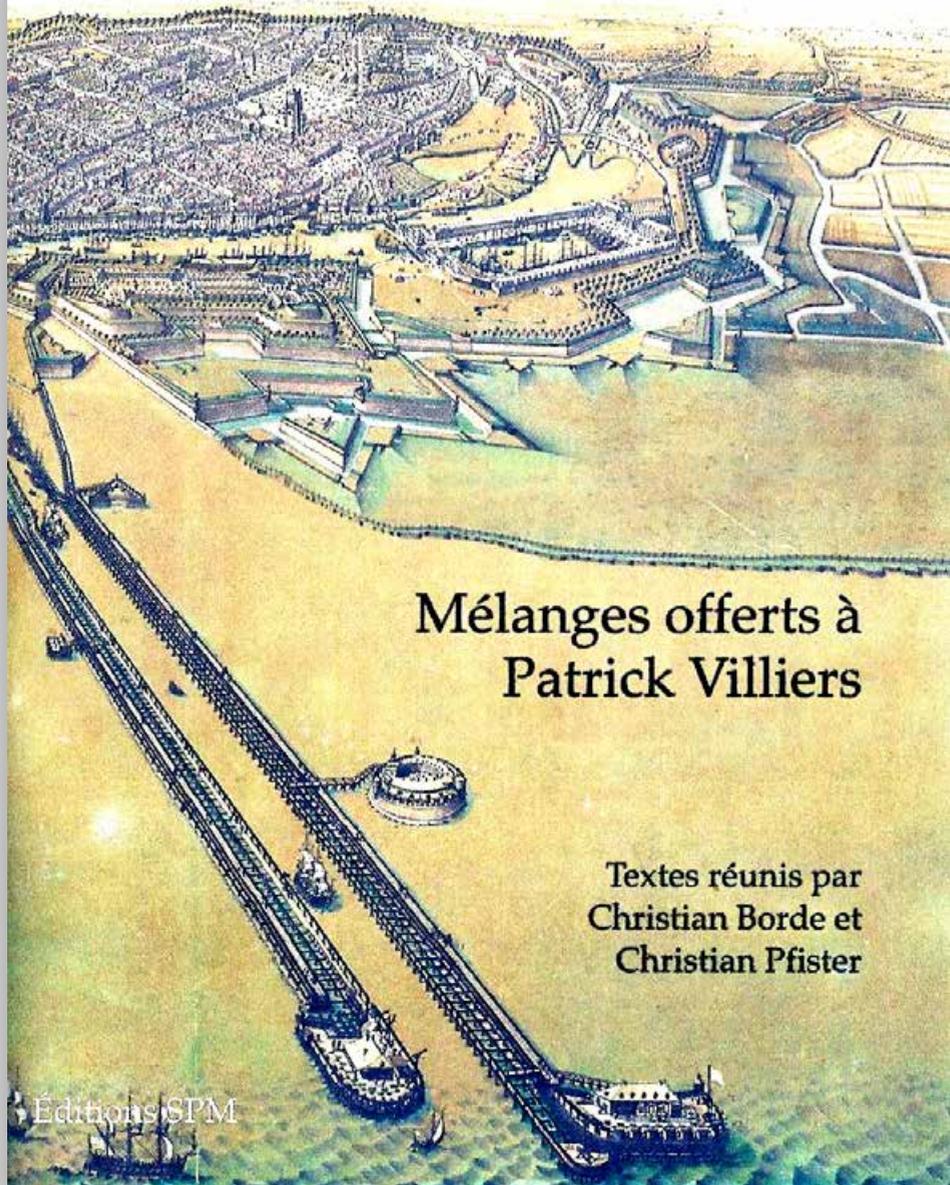
Royal Naval College, Greenwich



Ubi Sumus?



Histoire navale Histoire maritime



Mélanges offerts à
Patrick Villiers

Textes réunis par
Christian Borde et
Christian Pfister

Éditions SPM

Le frontiere della Naval History *2013-1913*¹

di Virgilio Ilari

"The frontiers of England are the coasts of the enemy. We ought to be there five minutes before war breaks out."

Admiral of the Fleet Lord Fisher (1841-1920)²

"Since the mid-1990s, the Navy has explored several options for the development and deployment of an attack missile that could travel at speeds of Mach 3 to Mach 5. These hypersonic missiles would allow the Navy to attack targets within 15 minutes from ships or submarines based within 500 to 600 nautical miles of their targets. Hence, they would provide the capability for prompt strikes within the theater of operations, but they would not have the range sought for the PGS mission"³.

Amy E. Wolf, May 5, 2014

Whoever can't see is blind. Armageddon is a matter of time. The chaos and the free fall is getting faster and cannot be stopped.

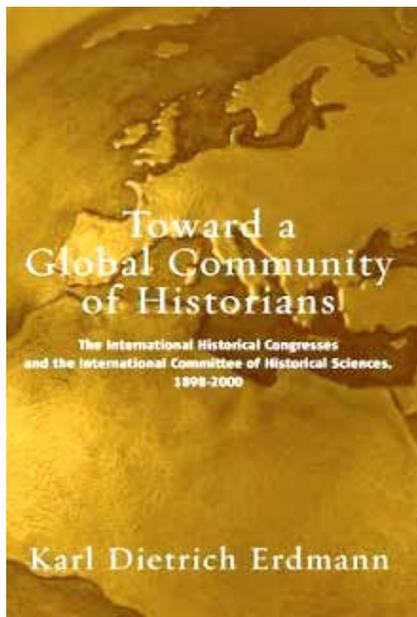
Admiral Peter Kikareas⁴, June 7, 2014

¹ L'inversione delle date è un imprestito da, e al tempo stesso un omaggio a, Lucio Caracciolo per il titolo genialmente storicista dato al numero di *Limes* del maggio 2014 (2014-1914 *L'eredità dei grandi imperi: "Le radici delle crisi di oggi. A cent'anni dal suicidio europeo nella prima guerra mondiale"*).

² Il piano di guerra economica contro la Germania era in contrasto con la riforma del diritto internazionale marittimo promossa dall'Inghilterra e attuata a partire dal 1907. Cfr. Avner Offer, "Morality and Admiralty. 'Jacky' Fisher, Economic Warfare and the Laws of War", *Journal of Contemporary History*, Vol. 23, No. 1 (Jan., 1988), pp. 99-118.

³ Amy E. Wolf, *Conventional Prompt Global Strike and Long-Range Ballistic Missiles: Background and Issues*, Congressional Research Service (CRS) Report to the Congress, 7-5700, May 5, 2014, p. 37 (Hypersonic Cruise Missiles).

⁴ Senior Executive Strategic Planner, NATO Admiral, Crisis Management Resolution Expert, Evangelical Missionary, President of the World Foundation of Peace and Security, posted in LinkedIn Intelligence & Security Group.



Il XXII Congresso del Comitato internazionale delle scienze storiche (ICHS - CISH) si terrà nel 2015 in Cina, a Jinan. Il Comitato fu creato a Ginevra nel 1926, ma l'iniziativa dei congressi deriva da quello di "storia diplomatica" tenuto nel 1898 all'Aia, precedendo di un anno il primo Congresso internazionale della Pace promosso dallo zar Nicola II.

Secondo Karl Dietrich Erdmann (1910-1990), storico dell'ICHS, il cosmopolitismo è per sua natura imperialista. Sviluppando un'intuizione di René Lavollée (1842-1928), Erdmann sosteneva infatti che "les unions internationales" erano solo l'altra faccia della

conflittualità⁵. L'"Ecumene" degli storici nacque del resto durante le guerre ispano-americana e anglo-boera e l'intervento in Cina da parte del primo Direttorio Occidentale⁶; gli anni del *Great Rapprochement* anglo-americano⁷ in cui Kipling dava il sarcastico benvenuto al nuovo *White Man* e Mahan analizzava l'imminente guerra anglo-russa, poi combattuta per procura dal Giappone⁸.

⁵ R. Lavollée, "Les unions internationales", *Revue d'histoire diplomatique* 1 (Paris, 1887), pp. 333-362. K. D. Erdmann, *Die Ökumene der Historiker. Geschichte der Internationalen Historikerkongresse und des Comité International des Sciences Historiques*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1987.

⁶ Gli stessi Paesi dell'attuale G8, con l'unica differenza che allora c'era l'Austria-Ungheria e oggi c'è il Canada.

⁷ Bradford Perkins, *The Great Rapprochement. England and the United State, 1895-1915*, Atheneum, 1968. Iestyn Adams, *Brothers Across The Ocean: British Foreign Policy and the Origins of the Anglo-American 'special relationship'*, I. B. Tauris, 2005.

⁸ V. più oltre il saggio di Dario Fabbri.

Prima della grande guerra si tennero in Europa, a cadenza biennale e poi quinquennale, quattro congressi internazionali di scienze storiche⁹, le cui tematiche riflettevano le questioni considerate centrali dai comitati nazionali organizzatori. Così a Parigi (1900) si parlò di storia comparata, a Roma (1903) di metodo storico e a Berlino (1908) di scienza e professione storica. Il congresso di Londra, organizzato da Adolphus William Ward (1837-1924), presidente della British Academy e curatore della *Cambridge Modern History*, e svoltosi nel 1913 all'indomani delle guerre balcaniche, fu invece incentrato sulla funzione della storia come interpretazione del presente e scienza ausiliaria della politica. Una visione pragmatica della storia che pure Alfred Thayer Mahan (1840-1914) aveva teorizzata nella sua famosa prolusione del 1902 quando ebbe la presidenza annuale dell'American Historical Association¹⁰.

Mahan non partecipò al congresso di Londra, e l'*American Historical Review* polemizzò contro lo spazio eccessivo dato alla storia britannica. Mahan fu peraltro citato e il congresso fu inaugurato da una prolusione dell'ambasciatore britannico a Washington James Bryce (1838-1922)¹¹, storico dell'American Commonwealth e del Sacro Romano Impero.

La fama di Bryce era però legata pure al suo celebre parallelo tra l'impero universale romano e quello britannico, e il congresso londinese fu effettivamente sfruttato per dare risalto al tema dell'Imperial Defence¹². Infatti fu inserita una Sezione di storia navale e militare presieduta

⁹ Cfr. K. D. Erdmann, Edited by Jürgen Kocka and Wolfgang J. Mommsen, *Toward A Global Community of Historians. The International Historical Congresses and the International Committee of Historical Sciences, 1808-2000*, Berghahn Books, New York – Oxford, 2005. I partecipanti italiani furono 9 su 360 all'Aia, 42 su 864 a Parigi, 1144 su 2060 (sic!) a Roma, 57 su 1042 a Berlino, e un numero imprecisato (tra cui Gioacchino Volpe) su circa 680 a Londra.

¹⁰ A. T. Mahan, *Subordination in Historical Treatment*, Presidential address pronunciato il 26 dicembre 1902 al meeting di Philadelphia dell'American Historical Association (*Annual Report of the American Historical Association*, 1902, pp. 49–63). Online.

¹¹ Bryce stava allora lavorando al suo famoso parallelo tra l'impero e il diritto romano e l'impero e il diritto britannico (*The Ancient Roman Empire and the British Empire in India. The Diffusion of Roman and English Law throughout the World. Two historical Studies*, Humphrey Milford, Oxford U. P., 1914).

¹² Greg Kennedy, *Imperial Defence: the Old World Order 1856-1956*, Routledge, 2007.

dal Primo Lord dell'Ammiragliato, il principe Louis of Battenberg (1854-1921)¹³ [padre del famoso lord Mountbatten, l'ultimo viceré dell'India assassinato nel 1979 dall'IRA].

La sezione militare fu però un'anomalia non ripristinata nei successivi congressi postbellici, e i tredici contributi letti nella sezione (di cui dodici di autori inglesi) furono pubblicati separatamente come primo volume di una collana militare della Cambridge University Press¹⁴ curata da Julian S. Corbett (1854-1922), uno¹⁵ dei padri, con Mahan ed Herbert Richmond (1871-1946), degli studi di geopolitica e geo-strategia marittima¹⁶. Il vero ispiratore del volume fu però il maestro di Corbett, Sir John Knox Laughton (1830-1915), dal 1885 professore di storia moderna al King's College di Londra e fino al 1893 segretario della Navy Records Society, "educatore" della Royal Navy¹⁷ e fondatore della storia navale come disciplina storica¹⁸.

Il congresso storico londinese consentì a Laughton di dare visibilità accademica al suo progetto intellettuale, che era di rifondare, attraverso la storia navale "scientifica" e la sua stretta associazione con l'intelligence

¹³ *Toward A Global Community of Historians, cit.*, pp. 58-65.

¹⁴ J. S. Corbett (Ed.), *Naval and Military Essays*, Cambridge Naval and Military Series, Cambridge University Press, 1914.

¹⁵ Donald Mackenzie Schurman (1924-2013), *Julian S. Corbett, 1854-1922 : historian of British maritime policy from Drake to Jellicoe*(, Royal Historical Society, London 1981. Jerker Widén, *Theorist of Maritime Strategy: Sir Julian Corbett and His Contribution to Military and Naval Thought*, Corbett Center for maritime policy studies series, Ashgate, 2012 (anteprima google).

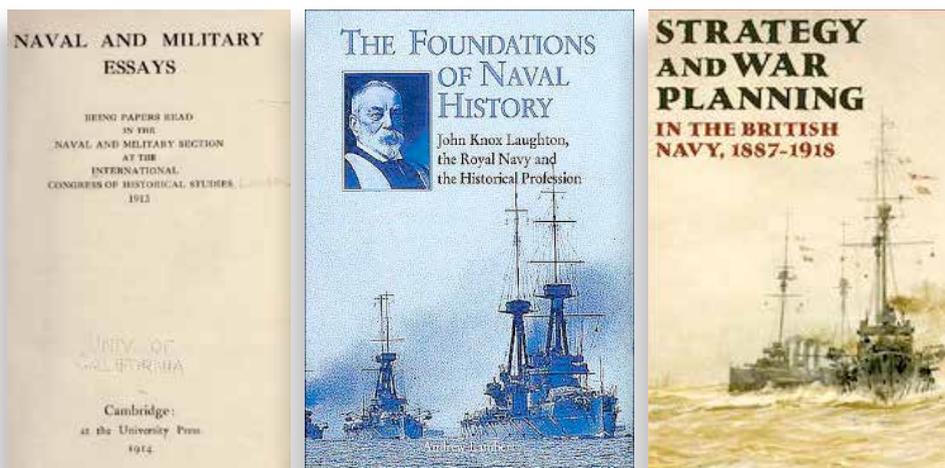
¹⁶ Cfr. [Geoffrey Till] "From Trafalgar to Today. A Bibliographical Essay on Doctrine and development of British Naval Strategic Thought", *British Maritime Doctrine BR1806*, 3rd Ed., pp. 211-228 (Defence Academy of United Kingdom, website, 2014).

¹⁷ Donald Mackenzie Schurman (1924-2013), *The Education of a Navy: the Development of British Naval Strategic Thought, 1867-1914*, University of Chicago Press, 1965.

¹⁸ Andrew Lambert, *The Foundations of Naval History. John Knox Laughton, the Royal Navy and the Historical Profession*, London, Chatham Publishing, 1998.). Lambert, Laughton Professor of Naval History al King's College, dirige la Naval History Unit (LNHU) del War Studies Group del LKC, e ha pure curato la pubblicazione delle *Letters and Papers of Professor Sir John Knox Laughton 1830-1915*, Navy Records Society Publications, Ashgate, 2002.

navale (NID), il pensiero strategico e gli stessi piani operativi della Royal Navy. Come scrive recentemente Shawn T. Grimes,

“An important factor in the development of Admiralty’s pre-war strategic planning, which has been largely ignored beyond a few sources, was the role played by the academic study of British naval history throughout the 1880s and 1890s, coupled with the formation and expansion of the NID as the Navy’s de facto staff system. British naval historians such as Sir John Knox Laughton and Vice Admiral Philip Colomb, along with intellectual forums such as the Royal United Services Institute (RUSI) and the Navy Records Society (NRS), applied the lessons of the past to contemporary strategic, tactical, and technological issues. This movement’s effect on naval education within the Service and the more erudite officers associated with the NID and war planning was far-reaching. All of the Directors of Naval Intelligence (DNI) in the 1887-1905 period were either former pupils of Laughton at the Royal Naval College or colleagues prior to and after his formation of the NRS in 1893. After 1905, Laughton’s protégé, Sir Julian Corbett, became involved with the Admiralty’s war planning through his work as a lecturer on the Naval War Course and his employment as the Fisher regimes historical propagandist”¹⁹.



Il volume include cinque saggi di storia navale e otto di storia militare. Cinque di questi ultimi sono essenzialmente dissertazioni sull’importanza

¹⁹ S. T. Grimes, *Strategy and War Planning in the British Navy, 1887-1918*, Boydell Press, Woodbridge (Suffolk), 2012, p. 4. L’autore dedica il I capitolo (pp. 7-40) ad una magistrale e appassionante analisi di come gli studi di storia navale svolti nel trentennio prebellico influirono sulla pianificazione operativa e sull’attività di intelligence navale.

della storia militare²⁰, specie per la formazione dei condottieri²¹, sulle sue applicazioni pratiche²² e sulla difficoltà di compilare la storia delle operazioni²³: gli altri tre riguardano invece le ultime campagne napoleoniche²⁴ (di cui ricorreva allora il primo centenario, celebrato con la stessa beata incoscienza che oggi dedichiamo al male augurante centenario della grande guerra). I saggi qualificanti sono però quelli di storia navale, che aprono il volume. E il primo²⁵ è ovviamente di Laughton.

Il saggio stigmatizza la completa assenza della storia navale nella storiografia nazionale britannica, in particolare nella celeberrima *History of England* (1848) di Thomas Babington Macaulay (1800-59). La critica di Laughton al capolavoro della storiografia whig echeggia quella di Sir John Robert Seeley (1834-95) in *The Expansion of England* (1883) contro la “national amnesia”²⁶ degli storici britannici di tendenza liberale, ossia di aver ridotto la storia nazionale ai mutamenti costituzionali e alle vicende politiche interne trascurando la parallela espansione esterna e,

²⁰ Sir Charles William Chadwick Oman (1860-1946), “A Defence of Military History” (pp. 225-229).

²¹ Frederick Barton Maurice (1871-1951), “The Value of the Study of Military History as Training for Command in War” (pp. 133-147); L. S. (Leopold Charles Maurice Stennett) Amery (1873-1955), “The Influence of Tactical Ideas on Warfare” (pp. 159-173).

²² Sir Neill Malcom of Poltalloch (1869-1953), “The Practical Applications of Military History” (pp.148-155).

²³ Sir Lonsdale Augustus Hale (1834-1914), “The Difficulties encountered in compiling military history” (pp. 117-132).

²⁴ John Holland Rose (1855-1942), “Précis of the Plans of Napoleon for the Autumn Campaign of 1813” (pp. 156-158); Jan Bedřich Novák (1872-1933, funzionario poi direttore dell’Archivio di Praga), “The Field-Marshal Prince Schwarzenberg. A Character Sketch” (pp. 174-224); Christopher Thomas Atkinson (1874-1964), “Foreign Regiments in the British Service, 1793-1815” (pp.230-234).

²⁵ Laughton, “Historians and Naval History”, in Corbett, cit., pp. 3-22. Pubblicato pure nel numero di luglio 1913 del *Cornell Magazine*.

²⁶ “They [our historians] make too much of the parliamentary wrangle and the agitations about liberty, in all which matters the eighteenth century of England was but a pale reflection of the seventeenth. They do not perceive that in that century the history of England is not in England but in Americas and Asia”.

soprattutto, la funzione pratica della ricerca storica, che secondo Seeley doveva essere di contribuire all’“Imperial defence”.

La critica di Laughton alla storiografia nazionale era più circoscritta ma altrettanto radicale. La mancata comprensione dei fattori navali falsava la stessa storia interna: ad esempio obliterando che il sostegno politico della marina era stato determinante per la vittoria della Casa di York nella guerra delle Due Rose e del Parlamento nella guerra civile. La storiografia nazionale confondeva infatti la storia navale con la narrazione delle grandi battaglie per mare: “where there are no battles, there is no naval history”. Perciò non era in grado di spiegare perché l’Inghilterra – secondo la giusta conclusione di Mahan – aveva conquistato il dominio dei mari proprio in una guerra – quella di successione spagnola – senza decisive vittorie navali, e in cui la marina francese era stata spesso superiore. E una dichiarazione del Comitato per la Naval Exhibition a Chelsea (1891) dimostrava che nemmeno gli alti ufficiali della marina capivano quanto decisivo fosse stato per la sconfitta di Napoleone l’operato della Royal Navy nei nove anni dopo Trafalgar²⁷.

The fact is that, till quite recently, historians have considered naval history as outside their purview; separated from political history, from ecclesiastical, social, industrial, commercial, even military history, as by a series of watertight bulkheads; having no earthly connection with them and only to be spoken of when a dramatic situation Hawke, for instance, at Quiberon Bay, Nelson at Copenhagen promised to be effective. They

²⁷ “This Council, that is to say, had no understanding of any work of the Navy except its fighting battles ; no real understanding of the work which many of them had spent their lives in doing; no understanding of the work done by the Navy during the ten years of the Napoleonic War after Trafalgar, when there were no battles at all” (Laughton, *cit.*, p. 6). Questo cruciale periodo, in cui la Flotta del Mediterraneo (Collingwood) e lo Squadrone del Baltico (Saumarez) vollero a proprio vantaggio il Blocco continentale per logorare Napoleone nelle Penisole Iberica e Italiana, spingerlo alla catastrofica campagna di Russia e alienargli il consenso della borghesia commerciale e industriale, è stato però oggetto di una eccellente storiografia, tra cui spiccano Piers Gerald Mackesy (1924), *The War in the Mediterranean, 1803-1810* (1957); Desmond Gregory, *Sicily: The Insecure Base : A History of the British Occupation of Sicily, 1806-1815*, ; Christopher Hall, *Wellington’s Navy. Seapower and the Peninsular War 1807-1814*, Chatham Publishing – Stackpole Books, London – Pennsylvania 2004; Tim Voelcker, *Admiral Saumarez versus Napoleon. The Baltic 1807-1812*, Woodbridge (Suffolk), Boydell & Brewer Ltd, 2008. David John Raymond, *The Royal Navy in the Baltic from 1807-1812*, Electronic Thesis, Florida State University, 2010..

have, therefore, not studied the general action of the Navy and have known nothing of it. They have left everything relating to naval affairs to a class of writers who have been spoken of as " Naval Historians sometimes, it would almost seem, in analogy with the name of the Guinea-Pig [the little animal is so called because he is not a pig, and does not come from Guinea]²⁸ .



In realtà sembra un po' forzato paragonare ai simpatici "porcellini d'India" (*cavia porcellus*) i testi di storia navale pubblicati in Inghilterra tra Settecento e metà Ottocento²⁹. Il concetto importante è però che questa letteratura, fatta di cronache, biografie e storie dei fasti della Royal Navy, era ben lontana da una storia critica, in grado di spiegare gli eventi e orientare analisi e decisioni. Secondo Laughton, questa era però già *in nuce* in un documento rinvenuto tra le carte di Samuel Pepys (1633-1703) e da cui deduceva la cura dall'Ammiragliato britannico, già alla fine del Seicento, per l'analisi critica del proprio stesso operato³⁰.

Il saggio successivo del volume, firmato da Corbett³¹, è dedicato alla "revolution in the study of war history" operata dalle Historical Sections degli stati maggiori dell'Esercito e della Marina per produrre una storia militare professionale ("to staff purposes"):

²⁸ Laughton, *cit.*, p. 8.

²⁹ Laughton si riferisce (pp. 11-22) a sette autori del Settecento (Josiah Burchett 1720; Thomas Lediard 1735; Thomas Corbett 1739, John Campbell 1742; John Hill 1756; John Entick 1763; John Willett Payne 1779) e soltanto ad otto delle molto più numerose opere pubblicate tra il 1794 e il 1847 (John Charnock 1794, Robert Beatson 1798, la *Naval Chronicle* di Clarke e McArthur e i saggi di William James 1822, Edward P. Brenton 1823, John Marshall 1823, Sir Nicholas Harris Nicolas 1847). Nulla dice poi della letteratura successiva.

³⁰ Si tratta di una lista, redatta probabilmente da John Evelyn (1620-1706), di dieci "queries for Mr Williamson; to be communicated to my Lord Arlington" (rimaste però senza risposta). Ad es.: "Why the fleet was divided and by whose advice to vindicate my Lord Arlington in point of intelligence?"; "Why His Majesty parted with Dunkirk to the French, so near the rupture with the Hollander?" (Laughton, *cit.*, pp. 10-11).

³¹ J. Corbett, "Staff Histories", in Corbett (Ed.), *cit.*, pp. 23-38.

“No historian whose task has brought him in touch with this work can fail to appreciate its value, nor in the care and thoroughness of its methods can we fail to recognise a complete change in the attitude of the Services to history. The underlying cause of the change is not far to seek. It is, primarily at least, due to the sound and philosophical method which the Historical Sections have adopted that has led them directly to an appreciation of the practical living value of history that has revealed history not as a museum of antiquities, but as a treasurehouse of rich experience” [p. 23].

La riforma della “staff history” britannica aveva però incontrato vari ostacoli. Il primo era proprio l’abuso degli esempi – del resto già messo a fuoco da Clausewitz (*Vom Kriege*, II, 2, 37; II, 6). Considerare la storia non come processo dinamico, ma come repertorio statico³² da cui estrapolare arbitrariamente argomenti a sostegno di idee preconcepite, ossia l’uso retorico e ideologico dell’*exemplum historicum*, aveva finito per radicarsi tra i militari, e specie in marina, un forte scetticismo circa il potenziale euristico della storia militare. La riforma aveva però rovesciato la prospettiva:

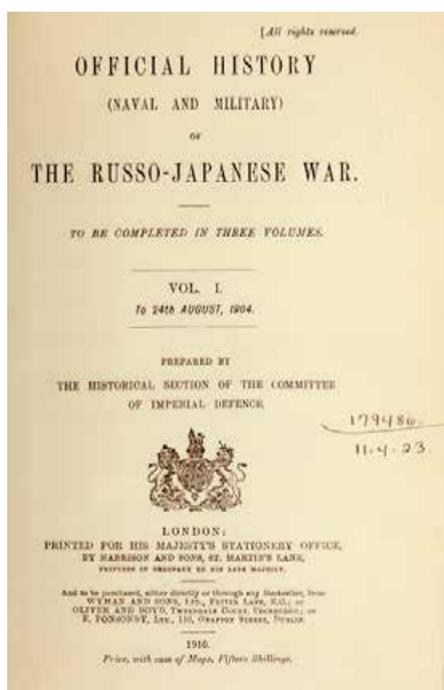
“If we were to reduce the change that has taken place to a rough generalisation we might say that formerly men went to history to prove they were right; now they go to it to find out where they are wrong; or, as it has been well said, they go to history to search for principles, not to prove those which they believe they have already found” [p. 24].

Il secondo problema era di discernere bene il tipo di lezione che si poteva trarre dalla storia delle guerre. Malgrado la rapida evoluzione dei materiali, le guerre più recenti (“of yesterday”) offrivano su quelle “di domani” una luce più diretta e ravvicinata. Del resto la staff history era preposta soprattutto alla compilazione della storia immediata, da scrivere “as soon as possible after a war has been fought”. Si trattava delle “Official Histories”, così chiamate per essere “based Upon Official Documents”³³. Il loro scopo primario avrebbe dovuto essere di scovare gli er-

³² La “stratégothèque universelle” jominiana che affascinava Lucien Poirier, *Les voix de la stratégie*, Paris, Fayard, 1985, pp. 26 e ss. Cfr. Ilari, “Strategia della storia”, in Luciano Bozzo (cur.), *Studi di strategia*, Egea, 2012, p. 65.

³³ Jay Luvass (1927-2009), “The First British Official Historians”, in Robin Higham (Ed.), *Official Histories: Essays and Bibliographies from around the World*, Kansas State University Library, 1970. La prima Official History fu quella della guerra di Cri-

rori (“mistakes”) commessi per evitarli in futuro [quel che oggi chiamiamo il “lessons learning”]. Peraltro, secondo Corbett, il risultato non poteva essere perfetto, perché la franchezza (“frankness”) circa i condizionamenti politici (“political and other external deflections”) non era completamente possibile “a caldo”. Inoltre gli ufficiali compilatori erano inevitabilmente influenzati dai giudizi contemporanei e tendevano a smorzare le critiche. Infine questi resoconti dovevano essere per forza appesantiti da dettagli e documenti, per cui finivano per essere piuttosto collezioni di materiali che vera storiografia.



Il passato remoto (“bygone”) e tecnicamente obsoleto, offriva una prospettiva più nitida in cui spiccavano meglio i fattori veramente decisivi:

“unimportant details disappears and a broad treatment is possible [...] From the distant standpoint we are also able to appreciate clearly the deflections of purely military operations which were caused by political exigencies and influences, and to which modern military theory attaches so much importance. For in the case of the older wars there is no longer any reason why such matters should be kept secret” [pp. 25-26].

Corbett, tuttavia, preferiva in generale che la staff history si occupasse delle guerre remote solo per lo studio di aspetti e fattori specifici, e che a scriverne la storia completa (“regular history”), col tempo resa possibile dall’apertura degli archivi, fossero piuttosto storici professionisti. Corbett lo raccomandava soprattutto ai marinai, perché riteneva che costoro, a causa del loro specifico addestramento e servizio, trovassero maggiore difficoltà, rispetto ai colleghi dell’esercito, ad acquisire “the necessary skill and mental attitude” dello storico. Dovevano comprendere, infatti, che la “scholarship” dello storico accademico, analogamente alla “sea-

mea. Prima del 1914 ne seguirono altre 18, dedicate alle “small wars” della Regina Vittoria e alle guerre anglo-boera e russo-giapponese.

manship”, presupponeva “a long and devoted service”, e che la funzione degli accademici non era meramente ausiliaria, ossia “to collect and marshal facts for officers to deal with”. Tuttavia tra le rispettive competenze esisteva un confine facilmente tracciabile; a loro volta gli accademici non dovevano infatti azzardare “technical conclusions to the solution of modern technical problems”, che era di competenza (“province”) dei militari, specie in campo navale. Circa la questione delle dreadnought, ad esempio, per giudicare l’aspetto tecnico, ossia “the right type of battleship to-day”³⁴, occorre la seamanship; ma per comprendere i criteri con cui si era scelta in passato ci voleva la scholarship. Se raramente entrambe le qualità erano riunite in una stessa persona, era sempre possibile “a free collaboration” tra gli esperti dei due campi.

Impresa assai più ardua era però cogliere nella storia di una guerra la correlazione tra le operazioni terrestri e navali. Significativamente lo stesso Corbett chiamava “deviazioni” (“deflections”) le ripercussioni che le operazioni navali avevano sulle terrestri e viceversa. La maggior parte delle guerre inglesi erano del tipo che Pitt chiamava “marittimo”, quelle in cui esercito e marina “are engaged together”. Ma negli ultimi anni la staff history si era dovuta occupare soprattutto delle grandi guerre continentali, “into which the sea factor hardly entered”, e perciò era stata prodotta essenzialmente dalla sezione terrestre. La guerra russo-giapponese – che oggi viene riconsiderata retrospettivamente come la “guerra mondiale numero zero”³⁵ – aveva tuttavia determinato una svolta. Gli stati maggiori delle grandi potenze vi avevano dedicato approfondite analisi in

³⁴ Proprio allora moriva il generale del genio navale italiano Vittorio Emilio Cuniberti (1854-1913), che due anni prima di Tsushima aveva fornito le basi concettuali per le dreadnoughts (V. i suoi articoli sulla *Jane's Fighting Ships* “An ideal battleship for the British Fleet”, VI (1903), e “The battleship of the future: invulnerable”, XV (1912), pp. 544 ss.). Il suo successo all’estero (fu pure in Germania, Giappone e Russia) non mancò di suscitare domestiche gelosie, rallentandogli la carriera e precludergli la nomina a ispettore generale del genio navale (v. Umberto D’Aquino, s. v. “Cuniberti”, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 31, 1985).

³⁵ Rotem Kowner, “Between a colonial clash and World War Zero: the impact of the Russo-Japanese War in a global perspective”, in Id. (Ed.), *The Impact of the Russo-Japanese War*, Routledge, 2006, pp. 1-26. V. pure, di Kowner, “The impact of the war on naval warfare”, *ibidem*, pp. 269-289. David Wolff, John W. Steinberg (Ed.), *The Russo-Japanese War in Global Perspective: World War Zero*, Vol. 2, Brill, 2007.

più volumi³⁶, ma quelli britannici furono gli unici a sperimentare una relazione interforze³⁷, affidata ad una apposita Sezione storica del Comitato di difesa imperiale³⁸. Il risultato era stato però deludente: più che una storia “combinata” era venuta fuori una torta “a strati”:

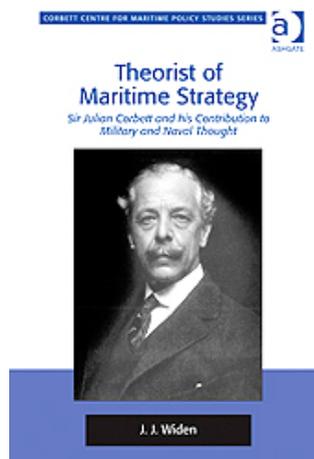
³⁶ *Russko-yaponskaya voina 1904-1905*, 24 volumi, S, Petersburg, 1910; *The Russo-Japanese War*, prepared in the Historical Section of the German Staff, authorised translation by Karl von Donat, London, Hugh Rees, 1908, 5 vol.; J. Martin Miller, *Official History of the Russo-Japanese War*, Washington, 1904. Circa l'Italia, v. le corrispondenze di Luigi Barzini (1874-1947), *La Battaglia di Mukden*, Treves, Milano, 1907; Id., *Guerra russo-giapponese degli anni 1904-1905: Dai campi di battaglia*, Treves, Milano, 1916. Gli insegnamenti militari furono analizzati da Luigi Giannitrapani, *La Guerra russo-giapponese nell' anno 1904 in 30 tavole* [reprint a cura di Viktor Bulla, Effepi, 2013], E. Voghera, 1905; Epimede Boccaccia, *Di alcuni insegnamenti della guerra russo-giapponese*, Cappelli, 1908; Vittorio Carpi, *Considerazioni militari sulla guerra russo-giapponese*, Armani & Stein, 1909; Piero Marcucci Poltri, *Le tendenze moderne sull'azione delle fanterie e la guerra russo-giapponese*, Società tipografica modenese, 1909; Gino Ducci, *L'azione della marina giapponese nella guerra russo-giapponese*, Istituto italiano per il Medio ed Estremo Oriente, 1938. V. pure Antonello F. M. Biagini, *Documenti italiani sulla guerra russo-giapponese*, Roma, USSME, 1977. Alla vigilia della guerra la ditta Ansaldo fornì alla marina giapponese due incrociatori corazzati classe “Garibaldi”, (*Kasuga* e *Nishin*) condotti in Giappone dall'ingegnere Salvatore Positano De Vincentis. Cfr. Alessandro Ronconi, “L'industria navale italiana e la battaglia di Tsushima”, in *Quaderno SISM 2004-2005 Tsushima 1905 Jutland 1916*, pp. 75-103; Fiammetta Positano De Vincentis, *Incrociatori per il Sol Levante. Un ingegnere italiano da Genova a Tokio durante la guerra russo-giapponese*, Genova, De Ferrari, 2005.

³⁷ *Official History (Military & Naval) of the Russo-Japanese War*, prepared by the Historical Section of the Committee of Imperial Defence, H. M. Stationery Office, Harrison & Sons, 1910, 3 vol.

³⁸ La Sezione fu poi incaricata della storia ufficiale della grande guerra (*History of the Great War based on official documents by direction of the Historical Section of the Committee of Imperial Defence*). Questa comprende 67 volumi, di cui 14 dedicati al fronte franco-belga, 4 alla Mesopotamia, 2 a Gallipoli, 2 all'Egitto, 2 a Salonico, 2 all'Africa, 1 all'Italia, 1 alla Persia, 1 alla Ruhr, 1 ai trasporti, 6 agli ordini di battaglia, 11 alla medicina e sanità, 7 alla guerra aerea, 1 al blocco navale, 7 ai trasporti marittimi e 5 alla guerra sul mare. Tra questi ultimi, i primi tre sono di Corbett e gli altri di Henry Newbott). Il fondo archivistico del Committee of Imperial Defence, Historical Branch and Cabinet Office, Historical Section: *Official War Histories Correspondence and Papers* comprende documenti dal 1904 al 1957, in 291 files o volumi (The National Archives, Kew, CAB 45).

“For all the excellent matter which the joint section is producing, for all the care and precision of its method, it leaves, so far as it has gone, an uneasy feeling that it has failed as a work of art. By failing as a work of art I mean it has failed in conveying the impression it set out to convey. Its outstanding characteristic is not a firm hold on the interaction of sea and land. It gives us not so much combined history as naval and military history in strata.

We find naval operations arising out of a military situation or closely affecting it have to wait their time till the military narrative is completed, and by the time it is done we have lost the connecting thread. Again, the military narrative has to be broken in order to make room for naval operations that belong logically to a different stage of the general development, and we find with a sense of mental dislocation that we have been forming judgments without all the facts before us”.[p. 35].



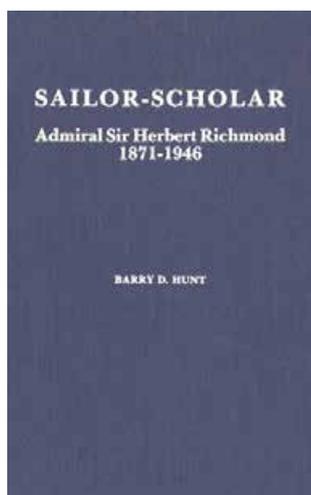
Non era colpa degli autori, secondo Corbett, ma del sistema. Paradossalmente “two co-equal commanders-in-chiefs acting in perfect and loyal harmony”, avrebbero funzionato meglio della sezione unificata (ma non amalgamata). Ma lo svantaggio vero è l’eccessiva completezza, per cui i dettagli terrestri annoiano e inceppano il navalista e viceversa. La soluzione migliore è invece di affiancare (in modo coordinato e reciprocamente informato) due storie parallele, terrestre e navale, del conflitto:

“For each Service will be free to elaborate its own detail, and free to develop its own doctrine and at the same time be able to keep it in due subservience with that of the sister Service” [p. 37].

Il terzo saggio navale della raccolta, di Herbert Richmond, affrontava il tema dal punto di vista dell’ufficiale di marina³⁹, ossia dell’unico lettore

³⁹ Sir Herbert William Richmond, “Naval History from the Naval Officer’s Point of View”, pp. 40-54. Cfr. Barry Hunt, *Sailor-scholar: Admiral Sir Herbert Richmond 1871-1946*, Wilfrid Laurier Univ. Press, 1982. Il saggio più famoso di Richmond (*National Policy and Naval Strength: XVII to XX century*) comparve nel 1923 e nel 1928 fu riunito in volume con altri 14. Il volume, ristampato a cura di A. D. Lambert nel 1993 (Gregg Revivals in Military History), fu tradotto in italiano dall’allora capitano di vascello Pier Paolo Ramoino, docente all’Istituto di Guerra Marittima di Livorno e mem-

interessato alla storia navale (“the naval historian ... has only naval officers for his circle of readers”). L’idea di uno “Scientific Study of Naval History” circolava ormai da quarant’anni sia in Inghilterra che negli Stati Uniti: Richmond esordiva citando in merito la perorazione tenuta da Laughton nel 1874; ma già nel 1873 [sia pure non ad iniziativa degli storici navali, bensì dei docenti di chimica e fisica nelle accademie navali] erano sorti a Greenwich il Royal Naval College e ad Annapolis l’U. S. Naval Institute, con la famosa rivista *Proceedings*, seguito nel 1884 dal Naval War College di Newport⁴⁰.



Noi ufficiali – scriveva Richmond – siamo gente indaffarata (“a busy folk”) e abbiamo poco tempo da dedicare alla lettura. La storia navale può esserci utile, ma solo se offre un qualche scopo pratico. Quel che ci interessa, in definitiva, sono modalità, limitazioni e risultati delle operazioni navali e il loro impatto (“pressure”) indiretto sulle operazioni terrestri. Ma anche, più in generale, le varie “fasi” [ossia la storia “interna”] in cui il pensiero navale (“naval thought”) si è evoluto, e gli effetti prodotti da ciascuna nuova fase. Questi quesiti non trovavano risposta nelle vecchie storie navali, in-

sufficienti non solo per approccio, ma anche per le grandi lacune sia nell’uso delle fonti che nel numero di guerre prese in esame.

bro, con Mariano Gabriele e Alberto Santoni, del direttivo Sism (*Il potere marittimo nell’epoca moderna*, Forum di Relazioni Internazionali, Firenze, 1998).

⁴⁰ In realtà le scuole di guerra navale inglese e americano furono preceduti dalla Marine Kriegsakademie di Kiel (1872). Seguirono la Nikolajevskaja morskaja akademija di San Pietroburgo (1877), il Kaigun Daigakkō di Etajima creato da una missione inglese (1888), l’Ecole supérieure de guerre navale di Parigi (1896) e l’Escuela de guerra naval di Madrid (1926). La Scuola di Guerra Navale italiana, istituita nel 1908 alla Spezia, fu soppressa nel 1911 per l’impegno degli ufficiali nella guerra italo-turca e rinacque nel 1921 come Istituto di guerra marittima a Livorno. L’Ufficio storico della Regia Marina italiana fu costituito il 23 agosto 1913. Cfr. *1913-2013 Centenario dell’Ufficio storico della Marina Militare*, Giornata di studi 25 settembre 2013, Roma, 2013, con un saggio del Socio Sism Roberto Domini, “La cultura nella Marina Militare. Il ruolo delle Biblioteche” (pp. 99-132).

La difesa e l'attacco al traffico sono uno dei principali compiti delle forze navali. Ma le vecchie *Naval Chronicle* omettevano il quadro generale, trattando raid anfibi e guerra di corsa tra le "minor operations", in cui includevano perfino quelle della Flotta del Mediterraneo⁴¹! Erano infatti incentrate su grandi flotte e grandi battaglie, senza pensare che queste, analogamente alle operazioni chirurgiche, sono fatte per rimediare (o prevenire) una situazione altrimenti insopportabile, ossia il logoramento determinato dall'impiego continuativo della forza navale nemica. Non sono le battaglie a determinare la pace, bensì lo sfruttamento della libertà d'azione assicurata dalla vittoria. [Lepanto non decise niente perché la Lega Santa si sfaldò subito dopo; Trafalgar fu decisiva soltanto grazie al quotidiano e ingrato sacrificio di Sir Cutberth Collingwood].

Inoltre le vecchie storie navali trascuravano i fattori politici e strategici esterni, l'incertezza delle informazioni disponibili ai comandanti navali e perfino i vincoli derivanti dagli ordini e dalle istruzioni ricevuti. Prendiamo, continuava Richmond, la guerra "dell'orecchio di Jenkins"⁴². Tutti ripetono che la mancata presa di Cartagena de Indias (1741) dipese dal "disagreement" tra i comandanti terrestre e navale. Ma non si tiene conto che i soldati erano di nuova leva, perché la minaccia giacobita costringeva a trattenere i veterani in patria; e che morivano come le mosche, perché la spedizione era partita in ritardo e si era protratta nella stagione delle piogge. E a sua volta il ritardo era stato determinato dall'atteggiamento ambiguo della Francia; lo stesso fattore – scriveva Richmond – che aveva condizionato la disastrosa spedizione russa a Tsushima: "affected by the fear of what a squadron of a certain neutral power [cioè l'Inghilterra!] might do".

L'evoluzione tecnica non toglieva valore agli insegnamenti che si potevano trarre dal passato. Certo velocità, autonomia e altri fattori erano mutati nel passaggio dalla vela al vapore, ma le questioni fondamentali

⁴¹ Durante la guerra di successione austriaca il fronte Mediterraneo fu considerato secondario perché l'unica battaglia che vi fu combattuta non fu "decisiva". Ma l'effetto strategico lo fu, perché la flotta inglese respinse il tentativo franco-ispiano di trasferire via mare le truppe in Italia, costringendole a combattere sulle Alpi.

⁴² Detta dagli spagnoli *guerra del Asiento*, iniziò nel 1739 e si ampliò nell'intervento inglese nella guerra di successione austriaca. Richmond le dedicò nel 1920 un ampio studio in tre volumi (*The Navy in the War of 1739-1748*, rist. 2009, 2012).

erano spesso comparabili. Napoleone, pare, diceva che la migliore ispirazione circa un campo di battaglia era il ricordo (*réminiscence*, *recollec-tion*) di un'altra battaglia.

Gli storici non dovevano, secondo Richmond, elaborare dottrine navali, ma spiegare come si erano in passato formate e quanto la personalità dei comandanti aveva inciso sulla loro applicazione. Loro compito era trasformare le fonti, “materie prime”, in testi, che a loro volta diventavano “the raw material on which *we* [the officers] have to build up our finished article, that is our knowledge of the war”.



Gli ultimi due saggi navali del volume riguardavano le fonti per la storia della marina inglese, e in particolare i diari e le carte di Samuel Pepys, clerk of the Acts e poi segretario alla marina nel 1673-79 e 1684-89. A renderlo importante per Laughton e Corbett contribuiva pure il fatto che il loro sponsor accademico, il presidente della Cambridge Union Society Joseph Robson Tanner (1860-1931), aveva dedicato la vita ai Pepysian studies, e ovviamente ne trattava pure nel volume che stiamo esami-

nando⁴³. L'ultimo saggio affrontava la catalogazione ancora embrionale delle fonti per la storia navale britannica⁴⁴, e in appendice elencava, classificate in undici categorie, quelle relative alla seconda metà del Seicento⁴⁵. L'autore, un tenente di marina in pensione, non mancava però di esprimere un certo beffardo scetticismo sulla comprensione della storia da parte degli ufficiali, resi ottusi dalla formazione matematica imperante fra il 1860 e il 1900. Per quarant'anni la storia era rimasta la Cenerentola

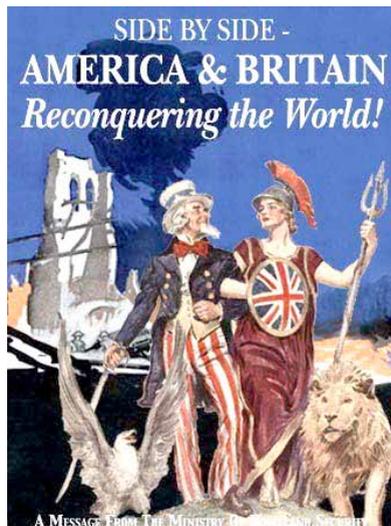
⁴³ J. R. Tanner, “Samuel Pepys as Naval Officer”, in Corbett, *cit.*, pp. 55-80.

⁴⁴ Alfred Dewar, “Naval History and the of a catalog of sources”, in Corbett, *cit.*, pp. 81-94.

⁴⁵ L'elenco (pp. 95-114) includeva 17 Naval histories pubblicate fra il 1720 e il 1908, 5 articoli su riviste, 19 biografie (dizionari o monografie), 36 opere contemporanee specifiche (di cui 13 tecniche) e 50 altri volumi con riferimenti, 19 pamphlet, 18 manoscritti, 202 volumi della Pepysian Library (120 al Magdalene College di Cambridge e 82 alla Bodleian Library di Oxford), 9 fondi archivistici degli Admiralty Papers (Record Office) e altre ancora.

delle scienze navali, considerata un inutile passatempo accademico. Gli ingegneri pensavano che la scienza della guerra fosse la loro scienza, e non capivano che era invece la storia della guerra.

Letti un secolo dopo, questi intellettuali che sognavano di educare gli ingegneri alla storia, ricordano il Kulturkampf, altrettanto titanico e vano, condotto un secolo prima da Scharnhorst e Gneisenau e dal loro *ghostwriter* Clausewitz. E stringe il cuore vederli in realtà minare il mondo che volevano salvare. Nel ricorso alla storia cercavano di scrutare “beyond the horizon”, e non potevano immaginare che proprio l’ideologia dell’Imperial Defence e del Seapower stava portando la loro patria ad accendere una fatale ipoteca sul proprio posto nella storia per il futile scopo di prevenire le modeste ambizioni tedesche⁴⁶. Non erano passati tre anni, quando, il 10 ottobre 1916, John Maynard Keynes (1883-1946) presentò al comitato interdipartimentale del Foreign Office la bronzea relazione sulla dipendenza finanziaria dagli Stati Uniti⁴⁷.



Qui, a terra, celebriamo il centenario della grande guerra come suicidio della Vecchia Europa, abbattuta dal nazionalismo e dal socialismo insieme agli imperi multietnici che l’Unione sognata da Ottone d’Asburgo (1922-2011) sembra far rivivere. Vista dal mare, appare piuttosto come la

⁴⁶ Rolf Hobson, *Imperialism at Sea: Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power, and the Tirpitz Plan, 1875-1914*, BRILL, 2002.

⁴⁷ J. M. Keynes, “The Financial Dependence of the United Kingdom on the United States of America,” 10 October 1916. Il manoscritto originale, e la copia dattiloscritta, sono nelle J. M. Keynes Papers, JMK/T/14 (Treasury official 1915-19: war finance. Papers concerning the state of Anglo-American relations, September 1916). Cfr. G. C. Peden, *Arms, Economics and British Strategy: From Dreadnoughts to Hydrogen Bombs*, Cambridge University Press, 2007, p. 77.

prima tappa della successione della talassocrazia americana nella “benigna egemonia” mondiale della talassocrazia britannica⁴⁸.



Parte della *translatio imperii* capitolata da Keynes nel 1916 fu pure, nel breve giro di due generazioni, il trasferimento a Newport della storia navale scientifica. Malgrado la storiografia navale britannica annoveri ancora autori insigni come l'oxoniano Piers Gerald Mackesy (1924), vincitore del Premio Corbett nel 1952, e Geoffrey Till (1945) del King's College di Londra, il vero continuatore della scuola cantabrigense di Laughton, Corbett e Richmond fu infatti l'americano John Brewster Hattendorf (1941). Discendente da uno dei primi coloni di Plymouth, ufficiale decorato nella Settima Flotta, Hattendorf servì nel 1967-69 a Washington nella divisione storica dello stato maggiore (CNO Op-09B9) diretta dall'ammiraglio Ernest McNeill “Judge” Eller (1903-1992), e perfezionò gli studi di storia navale a Newport nel 1972-73.

Chiamato nel 1977 al NWC come docente civile, curò la pubblicazione degli scritti del fondatore del College (1975) e della bibliografia di Mahan (1986). Nel 1985, nominato Ernest J. King Professor of Maritime History, promosse, insieme con altri studiosi del settore, uno “sforzo nazionale” per rivitalizzare e coordinare la loro disciplina, che essi giudicavano, almeno negli Stati Uniti, “close to extinction”. L'appello fu raccolto dal Council of American Maritime Museums, e un apposito comitato d'inchiesta presieduto da Stuart M. Frank approvò nel 1989 un rapporto in cui si individuava il problema principale nel mancato inquadramento accademico degli studi navali. Per il momento supplì tuttavia il NWC, dove Hattendorf organizzò vari convegni internazionali sul balance of

⁴⁸ Patrick O'Brien, “Hegemony as an Anglo-American succession, 1815-2004”, *Revue Internationale - International Web Journal*, 2005. L'autore dichiara di mutuare da Antonio Gramsci il concetto di “egemonia”. La successione è stata interpretata come “special relationship” o “anglosfera”, e celebrata (ad esempio da Niall Ferguson) come un nobile sacrificio per la libertà e la democrazia. Ma ogni tanto fa capolino qualche sapido sberleffo (v. il film *King Ralph*, di Sidney Pollack, 1991).

power anglo-americano (1989), sul centenario dell'opera più famosa di Mahan (1990) e su Corbett e Richmond (1993).

Nel 1993, su invito di Paul Michael Kennedy (1945), si svolse inoltre a New Heaven una conferenza congiunta tra il NWC e l'Università di Yale per impostare una ricerca comparata sullo stato degli studi marittimi e navali negli otto paesi in cui si riteneva fossero più avanzati (Canada, Francia, Germania, Italia, Olanda, Spagna, UK e USA).

In seguito l'indagine fu allargata ad altri 21 paesi europei (Belgio, Danimarca, Irlanda, Norvegia, Polonia, Portogallo, Svezia) ed extraeuropei (Israele, Corea, Giappone, India, Pakistan, Singapore, Taiwan; Argentina, Cile, Rep. Dominicana, Perù; Australia, Nuova Zelanda e Sudafrica). Lo scopo era di fotografare lo stato degli studi navali e marittimi negli Stati Uniti e nel resto del mondo. Da buon marinaio, Hattendorf sapeva che prima di chiedersi "where are we going?", bisogna sapere "where are we". Perciò redasse un questionario di sette punti, chiari e pertinenti e perciò assai imbarazzanti per le marine destinatarie:

1 chi insegna la storia navale e marittima; 2 se vi sono corsi universitari oltre a quelli ministeriali; 3 quale organizzazione "tiene insieme" questi studi; 4 quali sono le maggiori tendenze intellettuali; 5 quali periodi e aspetti sono maggiormente coperti ed enfatizzati; 6 quanto ampio è il "gulf" tra lo studio dei "military affairs at sea" e della storia marittima non militare; 7 in quale misura l'ideologia e la politica interagiscono con il dibattito sulla storia marittima e navale.

Le risposte furono poi riunite in un volume di 436 pagine pubblicato nel 1994 col titolo *Ubi sumus?*⁴⁹. Da notare che i saggi su Spagna, Giappone e Italia furono redatti da docenti americani. Autore di quello italiano è Brian R. Sullivan, allora alla National Defense University di Washington⁵⁰, il quale, con la consulenza dell'IGM, dell'USMM e del Cen-

⁴⁹ Hattendorf (Ed.), *Ubi sumus? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College, Newport, R. I., 1994.

⁵⁰ "Twentieth Century Italy", pp. 175-189. Sullivan aveva al suo attivo alcuni articoli sulla strategia navale italiana tra le due guerre, un volume sulla politica aggressiva di Mussolini (*A Thirst for Glory. Mussolini, the Italian Generals and Fascist Regime, 1922-1936*, Cambridge University Press, 1986), e un acuto saggio sul tradizionale atteggiamento dell'Italia, ispirato, spesso in modo più velleitario che sostanziale, al principio del "peso decisivo" o "ago della bilancia" ("The strategy of the decisive weight:

tro interuniversitario di studi e ricerche storico-militari, fece una ricognizione forse più completa ed equilibrata di quella che avrebbe potuto redigere un italiano. Completa il saggio un “commento” di James J. Sadkovich (University of Southern Mississippi), autore di una storia della Regia Marina nella seconda guerra mondiale tradotta anche in italiano⁵¹.

Il saggio di Sullivan ha qualche involontaria lacuna: ignora la SISM (1984) e i due testi italiani di storia navale più importanti dei primi anni Novanta, ossia *Marinai del Sud* (1993)⁵², il capolavoro anche letterario di Raimondo Luraghi (1921-2012), e *Storia della dottrina navale italiana*⁵³ dell'ammiraglio Luigi Donolo (1935), prestigioso direttore dell'IGM. Tuttavia nel 1995 il NWC pubblicò un'anticipazione⁵⁴ del saggio di Donolo, nel 1996 il Naval Institute di Annapolis pubblicò la traduzione di *Marinai del Sud* e nel 1999 Luraghi fu il primo non americano a ricevere il premio Roosevelt di storia navale. Ben diverso, purtroppo, il nostro atteggiamento verso il rinnovamento degli studi navali promosso dal NWC. Non solo non sembra aver influenzato la nostra successiva storiografia navale e marittima⁵⁵, ma tra i protagonisti l'unico relativamente noto da noi è Kennedy, e perfino tra gli specialisti di storia della Regia

Italy, 1882-1922”, in Williamson Murray, MacGregor Knox, Alvin Bernstein (Eds.), *The Making of Strategy. Rulers, State, War*, Cambridge, Cambridge U. P., 1994, pp. 307 ss).

⁵¹ J. J. Sadkovich, *The Italian Navy in World War II*, Greenwood Press, 1994. *La marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Gorizia, Libreria editrice Goriziana, 2006.

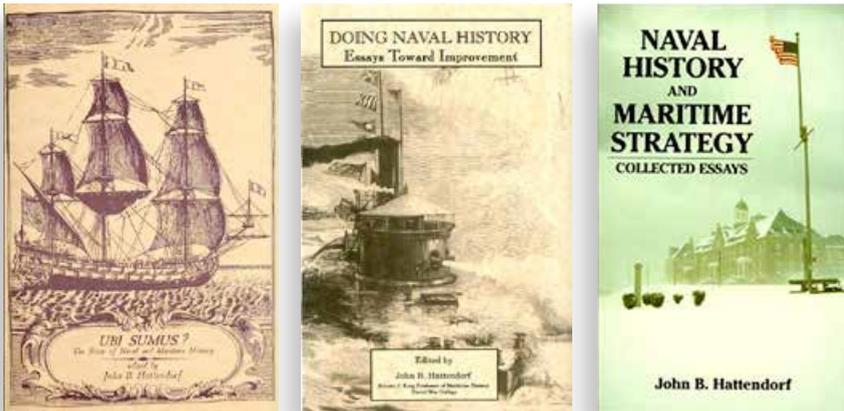
⁵² R. Luraghi, *Marinai del Sud: storia della marina confederata nella Guerra civile americana, 1861-1865*, Milano, Rizzoli, 1993. *A History of the Confederate Navy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1996. Chatham Publ., 1996.

⁵³ L. Donolo, *Storia della dottrina navale italiana*, USMM, Roma, 1996.

⁵⁴ L. Donolo, “The History of Italian Naval Doctrine”, in James J. Tritten, *A Doctrine Reader: The Navies of United States, Great Britain, France, Italy and Spain*, The Newport Papers, No. 9, 1995, pp. 91-124. Donolo promosse poi un importante Convegno sulla presenza americana a Livorno e in Toscana. Cfr. L. Donolo (cur.), *Storia e attualità della presenza degli Stati Uniti a Livorno e in Toscana: atti del Convegno*, Livorno 4-5-6 aprile 2002, Edizioni PLUS, Università di Pisa, 2003.

⁵⁵ Con l'eccezione dei primi giovani navalisti italiani formati negli Stati Uniti (come Marco Rimanelli, specialista della politica navale italiana durante la guerra fredda) o nel Department of War Studies del King's College di Londra (come Arrigo Velicogna e Alessio Patalano, specialisti entrambi di storia e strategia navale giapponese).

Marina pochi sembrano aver recepito i contributi di Sullivan e Sadkovich. L'Italia, del resto, non partecipa nemmeno all'International Commission for Maritime History (ICMH), fondata nel 1960 e affiliata al Comitato internazionale delle scienze storiche. In compenso, però, la rete degli studiosi della storia marittima del Mediterraneo (MMHN) è presieduta da un'italiana, Michela D'Angelo dell'Università di Messina.



Il punto di situazione confermò che la storiografia navale e marittima occidentale era in generale “both relatively unsophisticated and outdated in its approach”, anzi proprio “food for worms”, e che “needed a breath of fresh air”. Ma invece di fermarsi alle lamentele, si cercò “to do something positive about of it”. Perciò *Ubi sumus?* fu subito seguito da *Doing Naval History*⁵⁶, una cross-fertilization tra storia navale e scienza politica, “some kind of antinomian heresy, disregarding all accepted standards”, una feconda joint-venture Hattendorf-Kennedy e Newport-New Heaven, di quelle che in Italia non saremmo neppure capaci di immaginare, figuriamoci di realizzare. Non si tratta infatti di mega-convegni ed eleganti simposi eno-gastronomici in cravatta, galloni, gessato e tailleur, ma di pensare insieme, come fanno biologi, fisici e matematici: brainstorming in camicia, fumo, panini e lattine; furiose ed estenuanti navigate online ed email rigurgitanti di food for brain.

⁵⁶ J. B. Hattendorf (Ed.), *Doing Naval History. Essay Toward Improvement*, NWC, Newport, 1995. Le frasi virgolettate sono tratte dalla sua “Introduction” (pp. 1-8), in cui peraltro ricordava i rilievi del medievista americano Joseph Reese Strayer (1904-1987) circa lo scarso impatto che la teoria della storiografia aveva nella ricerca storica (cfr. la sua introduzione del 1954 ad una traduzione inglese di Marc Bloch).

Questo Hattendorf non dice⁵⁷, ma lo deduco dalla struttura di *Doing Naval History*, che propone di riorganizzare gli studi attorno a due coppie di nodi qualificanti (“central” o “core issues”). La prima coppia sono i due costanti condizionamenti della pianificazione navale, ossia le resistenze strutturali all’innovazione tecnologica (finanziarie, accademiche e burocratiche)⁵⁸ e la politica interna⁵⁹. La seconda coppia di problemi attiene al genere letterario, alla tecnica di composizione e scrittura necessaria per la storia navale comparata⁶⁰ e la storia navale “generale” di un determinato paese⁶¹.

Certo lo schema è più intrigante del modo in cui gli autori lo hanno sviluppato. Forse la parte più innovativa di *Doing Naval History* è quella sulla storia comparata. Partendo dai suoi studi sulla guerra del Mediterra-

⁵⁷ Anche se accenna alla difficoltà e ai pericoli di “pairing historians with political scientists” e di lasciarsi travolgere da “disciplinary squabbles” e “*ad hominem* attacks against each other”.

⁵⁸ Questa sezione (“Bureaucracy and Technology”, pp. 11-50) include contributi di James Goldrick (1958), della Royal Australian Navy; del californiano John Tetsuro Sumida, interprete clausewitziano delle dottrine navali; di David Alan Rosenberg (1948), futuro titolare dell’Admiral Harry W. Hill’s Chair of Maritime Strategy al NWC, e di Robert Jervis (1940), politologo specialista del “dilemma della sicurezza”.

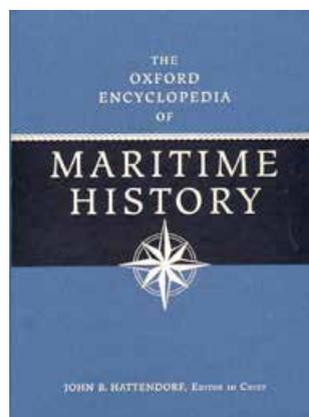
⁵⁹ “Domestic Politics” (pp. 53-73). Come la politica interna ha condizionato lo sviluppo della marina in Germania e in America. Contributi di Volker Rolf Bergahan (1938), allora docente alla Brown University, poi Seth Low Professor of History alla Columbia University e specialista dei rapporti euro-americani e Robert S. Wood (1936), titolare della Chester W. Nimitz Chair of National Security e decano del Center for Naval Warfare Studies del NWC.

⁶⁰ “Comparative History” (pp. 75-115). Contributi di Paul G. Halpern (1929), professore di storia all’Università della Florida e specialista della Mediterranean Fleet nelle guerre mondiali, e di William R. Thompson, professore di scienza della politica nell’Università dell’Indiana.

⁶¹ “General Naval History” (pp. 117-139). Contributi dell’inglese Nicholas Andrew Martin Rodger (1949), senior research fellow all’All Souls College di Oxford, vincitore del Premio Corbett nel 1982, specialista della Royal Navy e autore di romanzi storici navali, e di Dennis E. Showalter, professore del Colorado College e del Military History Center dell’Università del Texas del Nord. Chiudono il volume un saggio di Kennedy su Tirpitz e il riarmo navale tedesco (pp. 143-149) e la proposta di Mark R. Schulman (pp. 151-160) di creare un’associazione americana per la documentazione navale analoga alla Navy Records Society inglese.

neo che lo hanno reso noto pure in Italia⁶², Paul Halpern mette a fuoco i problemi che si pongono quando si esaminano le operazioni navali da un punto di vista globale, mettendo cioè a confronto le azioni e reazioni di più marine avversarie o alleate, anche in rapporto alle rispettive culture navali. William Thompson propone addirittura uno schema generale, articolato in ben 52 “proposizioni”, in base al quale confrontare – sia contestualmente che diacronicamente – le esperienze navali e marittime dei vari paesi.

Ma la cosa più importante è che la macchina messa in moto da Hattendorf non si è arrestata e ha dato un contributo fondamentale allo sviluppo internazionale della storia navale e marittima⁶³. Naturalmente i centri propulsori, specie per le connessioni con la storia militare, la pianificazione strategica e la scienza politica, sono rimasti Newport, Annapolis e Greenwich, ai quali si è aggiunto, grazie a Till, il DWS del KC di Londra. Una bibliografia dei lavori ispirati da questi centri di eccellenza richiederebbe un intero volume. Ormai c'è una piena integrazione tra gli studi britannici e americani. L'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* in 4 volumi (942 voci da “Actium” a “Zheng He”⁶⁴) è stata diretta da Hattendorf, al quale l'All Souls College ha dedicato l'Oxford Naval History Conference “Strategy at Sea” del 2014 (10-12 aprile), con 60 partecipanti da dieci paesi⁶⁵. E gli studiosi del Commonwealth sono il gruppo più numeroso di contributori non ameri-



⁶² Halpern, *La grande guerra nel Mediterraneo*, Libreria Ed. Goriziana, 2010, 2 vol.

⁶³ Sugli sviluppi dell'ultimo ventennio v. l'eccellente sintesi di J. B. Hattendorf, “State of the Field. Maritime History Today”, in *Perspectives in History*, Newsmagazine of the American Historical association, vol. 50 (2012), N. 2 (February), pp. 34-36.

⁶⁴ Tra i collaboratori Marco Gemignani (voci Italy 1500-1945, Cuniberti, Doria, Ravenna, Venice, Mediterranean Sea, Seaside Resort; e pure in Hattendorf e Richard W. Unger (Eds.), *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance*, Boydell Press, 2003).

⁶⁵ Nel marzo 2010 l'All Souls ne aveva organizzato una più modesta (The Hudson Trust Conference in Naval History). Altra su “Naval Expertise and the Making of the Modern World” si è svolta il 10-11 maggio 2013 al Wolfson College di Oxford.

cani alla serie dei 41 Newport Papers (1995-2014) e ai simposi biennali di storia navale (Macmullen NHS) tenuti ad Annapolis dal 1973 al 2013⁶⁶. Tra gli altri partecipanti stranieri agli ultimi quattro simposi, troviamo un solo italiano, del resto proveniente dal KC di Londra⁶⁷. Oltre a *Proceedings*, dal 1987 l'US Naval Institute pubblica un bimestrale di divulgazione storica (*Naval History Magazine*) e ospita un *Naval History Blog*. Per quanto riguarda l'Inghilterra, citiamo per tutti la recentissima e magistrale "guida per il Seapower nel XXI secolo" di Geoffrey Till⁶⁸.

Dal 16 al 20 settembre 2013, quando sembrava stemperarsi la crisi siriana e stava montando quella ucraina, si è svolto a Newport il quinto wargame della serie concordata nel 2005 con la Kuznetsov voennomorskij Akademii, che aveva per tema la protezione antiterrorista delle LOC e delle piattaforme petrolifere da parte di una forza navale congiunta russo-americana. Speriamo non sia di malaugurio come fu, nel 1913, la fraternizzazione russo-tedesca per il centenario della *Otechestvennaja vojna* e del *Befreiungskrieg* contro Napoleone.

Gli sviluppi internazionali della storia navale e marittima si estendono però molto oltre il pur vasto orizzonte di Newport e di Londra. Ogni giorno la pesca a strascico su internet ci fa scoprire nuovi autori, nuove prospettive, nuove iniziative. La storia sociale, economica, giuridica del mare offre prospettive sempre più complesse alla storia militare e strategica. Quanto alla storia fisica, quella, almeno, l'ha fondata un italiano⁶⁹.

⁶⁶ Cfr. Maochun Miles Yu (Ed.), *New Interpretations in Naval History. Selected Papers from the Fifteenth Naval History Symposium Held at the United States Naval Academy, 20-22 September 2007*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 2009.

⁶⁷ Alessio Patalano. Agli ultimi quattro simposi (2007, 2009, 2011 e 2013) hanno partecipato studiosi europei (inglesi, francesi, tedeschi, spagnoli, polacchi, portoghesi, greci), turchi e latino-americani. Malgrado il nome, non è italiano Salvatore Mercogliano, della Campbell University, ufficiale dell'U. S. Army e docente di storia militare a West Point ma anche affermato storico navale.

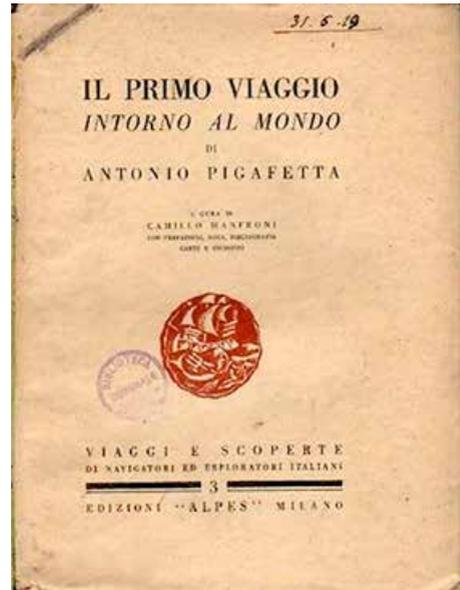
⁶⁸ Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, Routledge, 2013.

⁶⁹ Luigi Ferdinando Marsilii (1658-1730), *Osservazioni naturali intorno al mare, ed alla grana detta Kermes* (1711); *Histoire physique de la mer* (1725).

La storia navale nell'Italia di vent'anni fa

di Brian R. Sullivan¹

Within the Italian university system, the teaching of naval and maritime history has been limited recently to only two schools, the Universities of Pisa and Rome, and to two scholars, the highly respected Mariano Gabriele and his student, Alberto Santoni. For many years earlier in this century, the University of Rome had a chair in naval history and policy, held by the illustrious expert on World War I at sea, Camillo Manfroni (1863-1935)². After the Second World War, Manfroni was effectively succeeded by Gabriele. However, since Gabriele was and remains a civil servant in



the Ministry of Finance, he has been forbidden under Italian law from being an official professor at the University of Rome and has been only an *incaricato* (adjunct). Since such a position within the Italian university system has been abolished recently, it is now legally impossible for Gabriele to go on teaching at the University of Rome. Barring the unexpected, when Santoni eventually retires from the University of Pisa, the teaching of naval and maritime history may well cease there. In fact, of-

¹ B. R. Sullivan, "Twentieth Century Italy", in J. B. Hattendorf (Ed.), *Ubi sumus? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College, Newport, R. I., 1994, pp. 180-189. Testo in pubblico dominio. Per gentile concessione del Naval War College.

² Manfroni's most significant published works include *La marina militare durante la guerra mondiale* (Bologna: 1923); *I nostri alleati navali* (Milan, 1927); *Storia della Marina italiana durante la guerra mondiale 1915-1918* (Bologna: 1933).

ficially, Santoni holds a chair in military history and technology and will probably be succeeded by a scholar of land warfare.

The situation within the Italian Navy educational system is slightly better. The Italian Naval Academy at Livorno offers a three-year course in naval history and policy taught by Commander Pier Paolo Ramoino. In effect, Ramoino has attempted to carry on the work initiated by Camillo Manfroni at the University of Rome. In this effort Ramoino collaborates closely with Alberto Santoni, aided by the proximity of the Livorno Academy and the University of Pisa. Ramoino is attempting to expand his course to four years. However, most of the subject matter covered by Ramoino involves the naval and maritime history of other countries, rather than of Italy.



The Istituto di Guerra Marittima (1922), also located on the grounds of the Italian Naval Academy, is roughly equivalent in purpose and functioning to the U.S. Naval War College. That is, the Istituto di Guerra Marittima offers both a junior and senior course, corresponding to the command and staff college level and the war college level. For these courses, Commander Ramoino teaches a one-year course in naval strategy and history, with somewhat greater emphasis on Italian matters than is the case for his courses at the Naval Academy. However, the stress on the above-mentioned course at the Istituto di Guerra Marittima is on naval strategy, rather than history. Ramoino has succeeded in getting a number of prominent Italian military and naval historians to give guest lectures at the Italian Naval War College and to expand the teaching of Italian naval history there. However, given the politically sensitive nature of many aspects of Italian naval history, Ramoino has encountered difficulties. In fact, many of his students seem to have a greater knowledge of the naval history of Britain or the United States than of their own country.

The schools of the Italian Army and Air Force largely ignore naval history, whether that of Italy or of other nations. The two-year Italian Military Academy at Modena has abolished the teaching of the history of ground, sea, or air warfare.

When the graduates of the academy at Modena pass on to the two-year Scuola di Applicazione at Turin, they receive a one-year course in military history that includes a modest naval component. However, this is limited to such points as a passing mention of the battles of Trafalgar, Jutland, or Midway. The Italian Army War College (Scuola di Guerra) at Civitavecchia offers a one-year course in military history. Naval history is covered by an annual conference with lectures by a few naval officers. Neither the Italian Air Force Academy nor the Italian Air War College offers any naval history whatsoever.

Italy has no equivalent of the U.S. Merchant Marine Academy, although it does have a number of government high school-level vocational schools for mariners. The University of Naples offers a program in maritime studies that provides roughly the type of education available in the United States from Kings Point. However, in none of these schools is Italian maritime history taught, except for passing references.

In pleasant contrast to the state of the teaching of naval history is the status of Italian Navy official history. Such history falls under the jurisdiction of the Ufficio Storico della Marina Militare (USMM). The archives and publication service of the USMM are located in Rome, at present under the able direction of Admiral Renato Sicurezza.

The Navy historical archives are undoubtedly the best organized and most accessible of the three Italian services. They are devoted to the history of the Italian Navy since the amalgamation of the Sardinian and Neapolitan Navies in 1861, obviously covering only the age of steam. Utilizing teams of professional archivists and historians, the USMM directorate is completely reorganizing the archive and creating comprehensive finding aids as it progresses through its huge collection of documents. The USMM staff is extremely knowledgeable and very helpful. Probably the only serious criticism that one can make of the USMM archive is its lack of adequate photocopying services.

Two other archives in Rome also contain much material relevant to Italian naval and maritime history. The Archivio Centrale dello Stato in the EUR suburb holds the records of the Naval Ministry, the Merchant Marine Ministry, and also the records of cabinet discussions that sometimes touched on naval matters, Air Ministry records from the Fascist period that occasionally deal with relations with the Navy, and records of



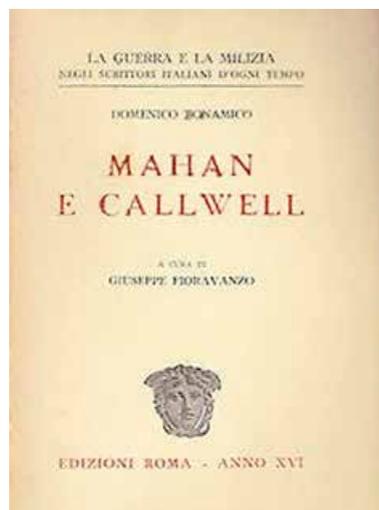
the Fascist-era Ministry of Communications that controlled ports and the merchant marine. The archives of the Foreign Ministry are located separately in the Foreign Ministry office and contain diplomatic records of naval and disarmament conferences. Both these archives are quite well ordered and researchers can have access to good finding aids³.

However, those using such archives must be prepared to deal with the frustrating practices of the Italian bureaucracy, especially those of its low-

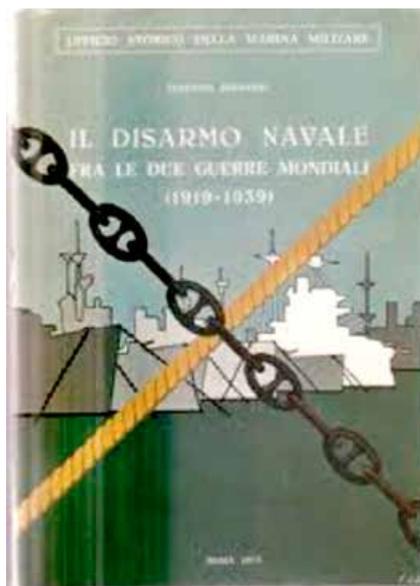
liest members. The publications of the USMM are generally well researched and of high quality, although they are devoted almost exclusively to technical and narrative questions. The single most impressive of the USMM publications remains its excellent twenty-three-volume history of the Italian Navy in World War II, *La marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, published between 1950 and 1988 (including revisions of earlier volumes). The value of this massive work lies in its objectivity, accuracy, thoroughness and honesty of self-appraisal. It stands in striking contrast to the Navy's eight-volume official history of World War I (published under the heavy hand of Fascist censorship in 1935–42), to the Italian Army's official history of its operations and activities in World War II—the earlier volumes of which fall so short of historical objectivity that newer volumes are being produced to supersede the older—and to the Italian Air Force historical effort, which has never even issued an official history of the 1940–45 period that it has been willing to publish.

³ For the records of the naval and merchant marine ministries, see *Guida generate degli Archivi di Stato Italiani* (Rome: 1981), vol. 1, pp. 179-93.

Much of the credit for the success of the Italian Navy's official history of World War II should go to Admiral Giuseppe Fioravanzo, the director of the USMM at the time of its publication. Admiral Fioravanzo was himself the author of a number of the twenty-three volumes and ensured the adherence of the entire project to the high standards that he laid down. Fioravanzo was ably assisted in the project by its other authors, notably Carlo De Risio, Aldo Cocchia, and P. F. Lupinacci. It is a pleasure to note that Admiral Sicurezza has restored the USMM to that same high level of performance.



Admiral Sicurezza is also president of the Commissione Italiana di Storia Militare, which is in the process of publishing a series of volumes entitled *L'Italia in Guerra*, on the history of Italy in the Second World War. These volumes, one for each year of Italian participation in the conflict, are resulting from annual conferences that began to be held in 1990. Each volume explores topics of considerable depth and breadth, going beyond the operations of the three services to include strategy, diplomacy, civil-military relations, propaganda, industrial production, weapons design and procurement, intelligence, logistics and German-Italian relations.



It is to be hoped that such an approach to official history will be reflected in future USMM publications in general. For too long even its best publications have been rather narrowly focussed. The USMM can be rightly proud of Giovanni Bernardi's

massive work, *Il disarmo navale fra le due guerre mondiali* (1975) or Ezio Ferrante's short but excellent *La grande guerra in Adriatico* (1987).

Nonetheless, both studies would have benefitted from a greater and more frank analysis of related political and strategic questions. The naval historical office has recently issued a long-awaited monograph on a previously taboo subject: Mario Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la Guerra Civile Spagnola (1936–1939)* (1992). In many ways, Bargoni's book is admirable, offering the first complete narrative of Italian naval operations in the Spanish Civil War, revealing many previously unknown facts and offering a candid assessment of the Navy's tactical, operational, and technical weaknesses. However, again there is a disappointing lack of strategic and political discussion and a failure to place Italian naval activities within the broader context of international naval, military, and diplomatic developments.

One hopes for the appearance of USMM publications on the development of Italian naval doctrine, strategic thinking, and warship design a kin to such official Italian Army publications as Filippo Stefani, *La storia della dottrina e degli ordinamenti dell'Esercito italiano* (1984-85); Ferruccio Botti and Virgilio Ilari, *Il pensiero militare italiano dal primo al secondo dopoguerra* (1985), and Lucio Ceva and Andrea Curami, *La meccanizzazione dell'esercito fino al 1943* (1989). Mariano Gabriele has produced such monographs for the USMM on the earlier years of the Italian Navy: *Le convenzioni navali della Triplice* (1969) and in collaboration with Giuliano Friz (Fritz) : *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello stato unitario* (1973), and *La politica navale italiana dal 1885 al 1915* (1984). But there is a serious scholarly need for similar studies on the period of World War I, of Mussolini's expansion of the Italian Navy in the 1920s and 1930s, the naval aspects of the Italian-German alliance, and the Italian Navy as part of NATO's southern flank forces⁴.

⁴ However, USMM has published Mariano Gabriele, *Operazione C.3: Malta* (1965) on the strategic and operational planning for the aborted Axis seizure of Malta in mid-1942. Also useful in regard to Italian Navy strategy in World War II is the Italian Army Historical Office publication of the transcripts of the chiefs of staffs discussions during their 1939-43 meetings: Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, *Verballi delle riunioni tenute dal capo di SM Generale*, 3 vols. (Rome: 1982-85).

Of indisputable merit is the USMM's quarterly *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, which has been published since 1987. Each 300 to 400-page issue is divided into two sections. One describes a section of the USMM archives and provides a detailed finding aid, the result of the ongoing reorganization and indexing project. (Eight recent issues provide a complete guide to the archive's holdings related to the Spanish Civil War.) The other section of each *Bollettino* contains fine scholarly articles on various aspects of post-1861 Italian naval history, often accompanied by complete documents.



Of related interest are the historical publications of the official Italian naval journal, *Rivista Marittima*, which are produced under the overall direction of Admirals Vincenzo Pellegrino and Francesco Pascazio. *Rivista Marittima* itself usually contains at least one historical article in each issue. However, such articles are aimed at Italian naval officers in general and are not always of the same high scholarly quality as those that appear in the *Bollettino*. On the other hand, one or more times a year, *Rivista Marittima* is accompanied by usually superb historical supplements in the same format as the journal. Among such supplements are Ezio Ferrante's short but illuminating biography, *Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel* (1989), his examination of all-too-neglected subjects, *Il potere marittimo. Evoluzione ideologica in Italia, 1861–1939* (1982), and *Il pensiero strategico navale in Italia* (1988), and Erminio Bagnasco and Achille Rastelli's *Le costruzioni navali italiane per l'estero* (1991).

Beyond official publications, a fair number of Italian books and articles on Italian naval history have appeared since 1945. Most are popular and only a few scholarly; the majority, as might be expected, devoted to the Second World War period. However, recently, publications devoted to

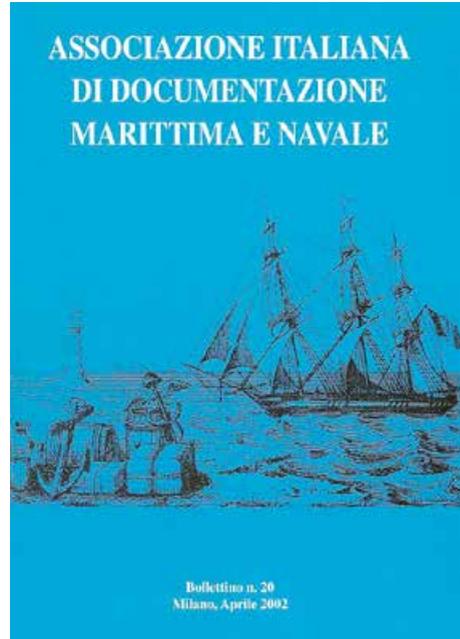
naval and maritime history prior to 1915 have appeared in increasing volume. Until the last twenty—five years or so, the general quality of such works was not very high, with the exception of the studies and memoirs of Admirals Alberto Da Zara, Vittorio Tur, Romeo Bernotti, and Angelo Iachino, and the work of Mariano Gabriele⁵.

Recently, however, as one sign of the revival of Italian military and naval history, a number of good studies have been published. These include the books and articles of the above-mentioned Alberto Santoni, Lucio Ceva, Andrea Curami, Ezio Ferrante, as well as Walter Polastro, Giorgio Giorgerini, Matteo Pizzigallo and Francesco Mattesini. Admittedly, some twenty or so Italians working in the field is not many. In fact,

⁵ Alberto Da Zara, *Pelle d'ammiraglio* (Milan: 1949); Vittorio Tur, *Plancia ammiraglio*, 3 vols. (Rome: 1958—63); Romeo Bernotti, *Cinquant'anni nella marina militare* (Milan: 1971); idem., *Storia della guerra nel Mediterraneo 1940-43* (Milan: 1960); Angelo Iachino, *La campagna navale di Lissa, 1866* (Milan: 1966); idem., *Le due Sirti* (Milan: 1953); idem., *Gaudo e Matapan* (Milan: 1946); idem., *Il punto su Matapan* (Milan, 1969); idem., *La sorpresa di Matapan* (Milan, 1962); idem., *Tramonto di una grande marina* (Milan, 1959). In addition to Gabriele's works cited elsewhere in this article, noteworthy are his *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa* (Milan: 1958) and *Da Marsala allo Stretto. Aspetti navali della campagna di Sicilia* (Milan: 1961). Among the more important publications of these authors not already cited are: Alberto Santoni, *Il vero traditore. Il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo* (Milan: 1981); idem., *La seconda battaglia delta Sirte* (Rome: 1982); idem., *Da Lissa alia Falkland: storia e politica dell'età contemporanea* (Milan: 1987); idem., "Strategia marittima ed operazioni navali dell'anno 1940" in *L'Italia in guerra, il primo anno—1940* (Rome: n. d. [but 1991]); Francesco Mattesini, *Il giallo di Matapan* (Rome: 1985); idem., *La battaglia di Punto Stilo* (Rome: 1990); Santoni and Mattesini, *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo* (Rome: 1980); Lucio Ceva, "L'evoluzione dei materiali bellici in Italia" in Ennio Di Nolfo, Romain Rainero and Brunello Vigezzi, eds., *L'Italia e la politica di potenza 1938—1940* (Milan: 1985); Ezio Ferrante, "Un rischi calcolato? Mussolini e gli ammiragli nella gestione della crisi di Corfù" in *Storia delle relazioni internazionali*, no. 2, 1989; idem., "L'ammiraglio Lais, Roosevelt e la 'beffa' delle navi" in *Storia delle relazioni internazionali*, no. 2, 1991; Walter Polastro "La marina militare nel primo dopoguerra, 1918-1925" in *II Risorgimento* no. 3, 1977; Giorgio Giorgerini, *La battaglia dei convogli in Mediterraneo* (Milan: 1977); idem., "La preparazione e la mobilitazione della Marina italiana nel giugno 1940" in *L'Italia in guerra, il primo anno—1940* (Rome: n. d. [but 1991]); idem., "II problema dei convogli e la guerra per mare" in *L'Italia in guerra, il secondo anno—1941* (Gaeta, 1992); Matteo Pizzigallo, "L'Italia alla conferenza di Washington (1921-1922)" in *Storia e Politica* July-September and October-December 1975.

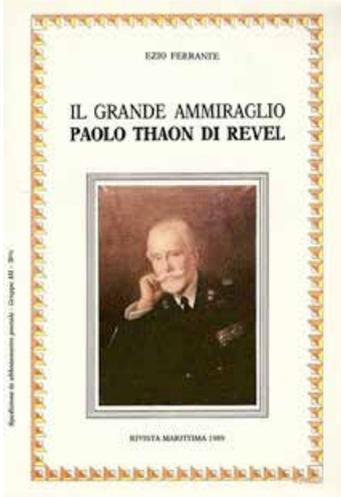
as an indication of the number of Italians devoted to naval and maritime history of all kinds, the International Naval Research Organization lists only about seventy—five Italian members.

However, one other group of Italians deserve to be mentioned as enthusiasts of Italian naval and maritime history: the Associazione Italiana di Documentazione Marittima e Navale (AIDMEN) and the Associazione Navemodellisti Bolognesi. Together, these organizations number about 250 members and are devoted to preserving photographs of ships and original builder's plans, building models, and publishing books and articles on ship designs. Prominent among these passionate experts are the famous Aldo Fraccaroli, as well as Erminio Bagnasco, Giorgio Giorgerini, Augusto Nani, Franco Gay, Elio Andò, Achille Rastelli and Gino Galuppini, each of whom has written one or more books on merchant or naval ship design, construction or armament⁶. All these men have aided USMM over the years in its superb publications devoted to the specifications of Italian naval vessels and have authored



⁶ Aldo Fraccaroli, *Italian Warships of World War I* (London: 1970); idem., *Italian Warships of World War II* (London: 1968); Erminio Bagnasco, *Submarines of World War Two* (London: 1977); idem., *Le armi delle navi italiane nella seconda guerra mondiale* (Parma: 1978); Erminio Bagnasco and Elio Andò, *Navi e marinai italiani nella seconda guerra mondiale* (Parma: 1977); Erminio Bagnasco and Mark Grossman, *Italian Battleships of World War Two* (Missoula, Mont.: 1986); Erminio Bagnasco and Achille Rastelli, *Le costruzioni navali italiane per l'estero* (Rome: 1991); Giorgio Giorgerini and Augusto Nani, *Gli incrociatori italiani 1861-1964* (Rome: 1964); idem., *Le navi di linea italiane 1861-1961* (Rome: 1962); Franco Gay with Elio Andò and Franco Bargoni, *Orizzonte mare. Navi italiane nella seconda guerra mondiale*, 14 vols. (Rome: 1972-79); Franco and Valerio Gay, *The Cruiser Bartolomeo Colleoni* (London & Annapolis, 1987); Gino Galuppini, *Guida alle navi d'Italia. La marina da guerra dal 1861 ad oggi* (Milan: 1982).

many of them. Such work constitutes more the raw material for naval and maritime history rather than the heart of such studies, but it deserves mention for the painstaking care that has gone into its creation. Italian research and publication on ship design—perhaps reflecting Italian superiority in design of all kinds—is of particularly high quality.



Italian maritime history has been advanced by an extensive series of excellent publications subsidized by the Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI), the government holding agency created by the Fascist regime in 1933, which still plays a huge role in the Italian economy. IRI also maintains an extensive and well-ordered archive in Rome devoted to the history of Italian industry, especially the state-sponsored naval armaments, steel and shipbuilding industries, and the government-supported Italian ports. In contrast to the publications of the USMM, IRI's volumes have been devoted to Italian shipyards, ports, maritime and naval industries,

and seaborne commerce from the end of the Napoleonic period to the present. V. Marchese, Mariano Gabriele, Fulvio Babudieri, and L.A. Pagano have all produced volumes notable for their detail, accuracy and careful research⁷. Equally excellent private scholarship on the history of the

⁷ V. Marchese, *L'industria armatoriale italiana dal 1815 al 1859* (Rome: 1955); idem., *L'industria ligure delle costruzioni navali dal 1815 al 1859* (Rome: 1957); idem., *Il porto di Genova dal 1818 al 1891* (Rome: 1959); Mariano Gabriele, *L'industria armatoriale nei territori dello stato pontificio dal 1815 al 1880* (Rome: 1961); idem., *L'industria delle costruzioni navali nei territori dello stato pontificio dal 1815 al 1880* (Rome: 1961); idem., *I porti dello stato pontificio dal 1815 al 1880* (Rome: 1963); Fulvio Babudieri, *L'industria armatoriale di Trieste e della regione giulia dal 1815 al 1918* (Rome: 1966); idem., *I porti di Trieste e della regione giulia dal 1815 al 1918* (Rome: 1967); L.A. Pagano, *L'industria armatoriale siciliana dal 1816 al 1880* (Rome: 1966).

Italian merchant marine, shipbuilding, maritime law and, of particular, Italian ports was pioneered by Arturo Assante after the First World War⁸. More recently, such work has been continued and expanded (to include studies of the seafarers' union and maritime law, among other subjects) by Vito Dante Flore, Tomaso Gropallo, Francesco Ogliari, Ennio Poleggi, Guglielmo Salotti, Pasquale B. Trizio, and Ludovica De Courten⁹. Thanks in particular to the work of Gabriele in the area of Italian maritime history, there has been an unusual and happy integration of naval and maritime history in Italy. Whatever other criticism can be fairly leveled at IRI, its support of such scholarship deserves high praise.

Outside of Italy, few historians have paid much attention to that country's naval and maritime history. What work has been done has been almost exclusively limited to the period from the Italian—Turkish War to the end of World War II and often in the context of Italian naval activities in alliance with or in conflict with other powers. Paul G. Halpern deserves special mention for his studies of the Mediterranean naval situation from 1908 to 1918¹⁰. Other Americans include MacGregor Knox, James Sadkovich and the author¹¹. Also, the French Pierre Barjot, Jean

⁸ Arturo Assante, *Il porto di Napoli* (Naples: 1938); idem., *La funzione mediterranea del porto di Napoli* (Naples: 1941).

⁹ Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia, 1860–1943* (Rome: 1970); idem., *L'inserimento nei mercati internazionali* (Rome: 1973); idem., *Le emergenze nazionali* (Rome, 1973); Tomaso Gropallo, *Navi a vapore ed armamento italiano dal 1818 ai nostri giorni* (Milan: 1976); Francesco Ogliari, *Trasporti marittimi di linea*, 1 vols. (Milan: 1975–87); Ennio Poleggi, *Porto di Genova: Storia e attualità* (Genoa: 1977); Guglielmo Salotti, Giuseppe Giulietti: *il sindacato dei marittimi dal 1910 al 1953* (Rome: 1982); Pasquale B. Trizio, *La mariniera a vapore del Levante d'Italia 1876–1932* (Bari: 1983); Ludovica De Courten, *La Marina mercantile italiana nella politica di espansione, 1860–1914: industria, finanza e trasporti marittimi* (Rome: 1989).

¹⁰ Paul G. Halpern, *The Mediterranean Naval Situation, 1908–1914* (Cambridge, Mass.: 1971); idem., *The Naval War in the Mediterranean, 1914–1918* (London: 1987).

¹¹ MacGregor Knox, *Mussolini Unleashed 1939–1941. Politics and Strategy in Fascist Italy's Last War* (New York: 1982); idem., "The Italian Armed Forces, 1940–3" in Allan R. Millett and Williamson Murray, eds., *Military Effectiveness*, vol. III, *The Second World War* (Boston: 1988); James Sadkovich, "Aircraft Carriers and the Mediterranean: Rethinking the Obvious" in *Aerospace Historian*, December 1987; idem., "Re-evaluating Who Won the Italo-British Naval Conflict, 1940–42" in *European History Quarterly* October 1988; idem., "The Italian Navy in World War II: 1940–1943" in Sad-

Savant, and Raymond De Belot stand out for their work several decades ago on the naval aspects of the Second World War in the Mediterranean¹².

The Germans, Michael Salewski, Walter Baum, and most of all, Gerhard Schreiber deserve praise for their more recent studies, as do Josef Schroder and Jürgen Rohwer for their more specialized research¹³. In the area of Italian ship design and construction, Siegfried Breyer, Robert O. Dulin, Jr., and William H. Garzke, Jr., have published outstanding work¹⁴.

kovich, ed., *Reevaluating Major Naval Combatants of World War II* (Westport, Ct.: 1990); Brian R. Sullivan, "Prisoner in the Mediterranean: The Evolution and Execution of Italian Maritime Strategy, 1919-1942" in William B. Cogar, ed., *Naval History. The Seventh Symposium of the U.S. Naval Academy* (Wilmington, Del.: 1988); idem., "A Fleet in Being: The Rise and Fall of Italian Sea Power, 1861-1943" in *The International History Review*, February 1988; idem., "The Italian Armed Forces, 1918—1940" in Millett and Murray, *op. cit.*, vol. II, *The Interwar Period*; idem., "The Strategy of the Decisive Weight: Italy, 1882-1922" in Williamson Murray, Alvin H. Bernstein, and MacGregor Knox, eds., *The Making of Strategy* (New York, 1993); "Italian Naval Power and the Washington Disarmament Conference of 1921-1922" in *Diplomacy & Statecraft*, Fall 1993.

¹² Pierre Barjot and Jean Savant, *Histoire mondiale de la Marine* (Paris: 1961); Raymond De Belot, *La guerra aeronavale nel Mediterraneo 1939-1945* (Milan: 1971).

¹³ Michael Salewski, *Die deutsche Seekriegsleitung 1935—1945*, 3 vols. (Frankfurt am Main & Munich, 1970—75); Walter Baum, *Der Krieg der "Achsenmächte" im Mittelmeer-Raum. Die "Strategie" der Diktatoren* (Ottingen, Zurich & Frankfurt am Main: 1973); Gerhard Schreiber, "Italien im machtpolitischen Kalkul der deutschen Marineführung 1919 bis 1945" in *Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken*, no. 62, 1982; idem., *Revisionisms und Weltmachtstreben. Marineführung und deutsch-italienische Beziehungen 1919 bis 1944* (Stuttgart: 1978); idem., "Die Seeschlacht von Matapan" in *Marineforum*, no. 50, 1975; Gerhard Schreiber et al., *Das Deutsche Reich in der Zweite Weltkrieg*, vol. 3, *Der Mittelmeerraum und Sudosteuropa: Von der 'non belligeranza' Italiens bis zum Kriegseintritt ver Vereinigten Staaten* (Stuttgart, 1984); Josef Schroder, "Weicholds Plane zur Aktivierung der Seekriegführung im Jahre 1943" in *Wehrwissenschaftliche Rundschau*, no. 19, 1969; Jürgen Rohwer, *Axis Submarine Successes 1939—1945* (Annapolis: 1983).

¹⁴ Siegfried Breyer, *Battleships and Battle Cruisers 1905-1970* (Garden City, N.Y.: 1973); William H. Garzke, Jr. and Robert O. Dulin, Jr., *Battleships. Axis and Neutral Battleships in World War II* (Annapolis: 1985).

This brief survey of the state of Italian naval and maritime history indicates that much work in the field remains for the future, particularly in naval history.



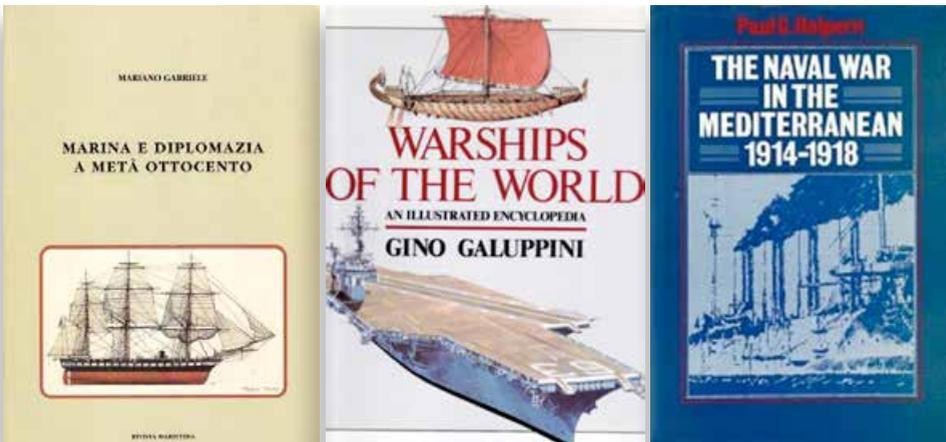
To begin with, there is no truly adequate history of the Italian Navy. Fioravanzo's *La marina militare nel suo primo secolo di vita 1861–1961* (Rome, 1961) and Giuliano Colliva's *Uomini e navi nella storia della marina militare italiana* (Milan, 1971) are the best available. But neither are sufficiently detailed nor analytical, nor based on primary research, nor on extensive use of foreign sources. Both are also outdated, even in regard to recent Italian publication in the field.

Scholarly biography, until recently, has not been emphasized in any area of Italian history. This is certainly true in regard to Italian naval history. Carlo Persano, Simone de Saint-Bon, Benedetto Brin, Augusto Riboty, Carlo Mirabello, Vittorio Cuniberti, Giovanni Bettolo, Giovanni Sechi, Luigi di Savoia, Paolo Thaon di Revel, Alfredo Acton, Costanzo Ciano, Umberto Pugliese, Giuseppe Sirianni, Domenico Cavagnari, Arturo Riccardi, Angelo Iachino, Inigo Campioni, and Romeo Bernotti all deserve modern, detached biographies. Ezio Ferrante has written a short study of Brin¹⁵ and the previously mentioned brief biography of Thaon di Revel. Recently, Aldo Santini has published a biography of Costanzo Ciano that covers his naval career to some extent¹⁶. Otherwise, with the exception of the short, although generally excellent, sketches and bibliographies that have appeared in the forty—odd volumes of the far from completed *Dizionario Biografico degli Italiani* (Rome, 1960-) (up to the "Ds" so far) and the even shorter entries by MacGregor Knox and the author in Philip V. Cannistraro's *Historical Dictionary of Fascist Italy* (Greenport, Ct.: 1982), all the above-mentioned major Italian naval figures lack objective studies of their lives.

¹⁵ Ezio Ferrante, *Benedetto Brin e la questione marittima italiana 1866-1898*, Rome, 1983).

¹⁶ Aldo Santini, *Costanzo Ciano, il ganascia del fascismo* (Milan: 1993).

A third aspect of Italian naval history that has been neglected is the period since 1945. Given the Italian political situation described above, this is to be expected. Bernardi's monograph for the USMM on the naval aspects and consequences of the 1947 peace treaty, the latter parts of Admiral Franco Maugeri's two books of memoirs, Enea Cerquetti's Marxist analysis of the Italian armed forces, 1945—1975, and Elizabeth Macintosh's unpublished doctoral dissertation on Italian naval arms sales and foreign policy, 1949—89, are the only major works known to the author¹⁷. The revelations that have emerged in recent months about the degree of corruption that has tainted relations between the Italian government and private industry will probably expand to Italian shipyards and naval armaments firms. If true, this would present yet another impediment to the study of recent Italian naval history.



For those interested in seeing Italian naval history, Venice provides its excellent Museo Storico Navale. The museum is only a short walk from St Mark's cathedral and illustrates the naval history of both Venice and of modern Italy.

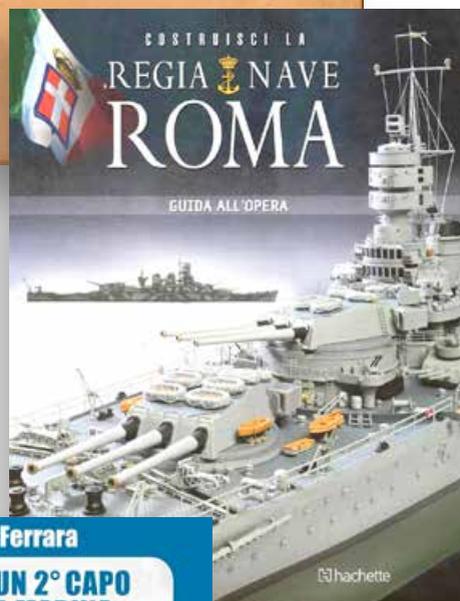
¹⁷ Giovanni Bernardi, *La marina, gli armistizi e il trattato di pace, settembre 1943-dicembre 1951* (Rome: 1979); Franco Maugeri, *From the Ashes of Disgrace* (New York: 1948); idem., *Ricordi di un marinaio. La Marina italiana dai primi del Novecento al secondo dopoguerra nelle memorie di uno dei suoi capi* (Milan: 1980); Enea Cerquetti, *Le forze armate italiane dal 1945 al 1915* (Milan: 1975); Elizabeth Macintosh, "Italy: Defense Industries and the Arms Trade, 1949-1989," Ph. D. dissertation, University of Edinburgh, 1989.

The gaps in Italian naval and maritime historiography have been mentioned above. The most serious appears to be the near-total neglect of the teaching of naval and maritime history in Italian universities. Given Italy's re-emergence as a major power in the Mediterranean region, the Balkans, and in the European Community, and given the likely diminution of American naval power in the waters surrounding Italy, it is very much in the interest of Italian democracy that Italy's citizens understand such aspects of their nation's history. Over the last dozen years, Italian naval forces have returned to taking a major role in Italy's foreign policy, making operational deployments to the Suez Canal and the Red Sea, to the waters off Lebanon, Libya and Somalia, to the Persian Gulf and to the coastlines of Albania and Croatia. Given the turbulence in North and East Africa, the Middle East, and Eastern Europe, such Italian naval operations seem likely to increase in future. Italy's citizens seem on the brink of remaking their nation's politics and of creating a new, far more accountable system of government.



While it is presumptuous for a non-Italian to so state, to make wise decisions about their national security, it would be best for Italians to have a far better knowledge of their naval and maritime past and present¹⁸.

¹⁸ In the writing of this article, the author has relied heavily on two publications of the Centro Interuniversitario di Studi e Ricerche Storico-Militare of the Universities of Padua, Pisa, and Turin: *La storiografia militare italiana negli ultimi venti anni* (Milan: 1985) and *Bibliografia italiana di storia e studi militari 1960-1984* (Milan: 1987). In addition, he wishes to express his gratitude for help from his friends Lucio Ceva, Willard C. Frank, Jr., and Paul G. Halpern.



TONI (1936-2013)

*L'Histoire Maritime en Italie**

par Michela D'Angelo

1. Beaucoup de sources et peu de recherches.

Un vieux proverbe italien décrit l'Italie comme la «Terre des saints, des poètes et des navigateurs». Ce dicton, aussi vrai soit-il, semble avoir été négligé par l'historiographie italienne. Sans doute les historiens italiens ont-ils pour la plupart préféré concentrer leur recherche sur les saints et les poètes, plutôt que sur les gens de mer, navigateurs et marins. Aujourd'hui encore, l'histoire maritime joue un rôle secondaire dans l'historiographie italienne, alors même qu'une documentation gigantesque sur les activités des marins et des marchands, des ports, vaisseaux, routes maritimes et marchandises, repose inexplorée dans les archives italiennes.

Il y a près de cinquante ans, en 1967, Luigi De Rosa proposait un conférence sur *Vent'anni di storiografia italiana (1945-1965)* au premier congrès de la *Société Italienne d'Etudes Historiques*.

(*Società Italiana degli Storici*). Dans son analyse de l'historiographie italienne des vingt dernières années, le Professeur De Rosa observait qu'en Italie, l'histoire maritime et particulièrement ses aspects économiques (les ports, transports, assurances, ...) n'était jamais «abondante», même pour ce qui touchait au Moyen-âge, qui reste pourtant l'une des périodes les plus étudiées de l'histoire économique¹. Plus de deux décennies plus tard, Giuseppe Galasso notait qu'au commencement des années 1990, le bilan de l'histoire maritime était plus



* Version mise à jour de l'essai publié dans "Revue d'histoire maritime", n. 10-11 (2010), 195-219.

¹ Luigi De Rosa, "Vent'anni di storiografia italiana (1945-1965)," dans *La storiografia italiana negli ultimi 20 anni*, Marzorati, Milano 1970, II, 868-883.

remarquable pour ce qui restait à accomplir que pour ce qui avait été fait. Dans sa contribution à l'histoire de la construction navale en Italie du sud, Galasso affirmait que l'histoire maritime accusait davantage d'absence que de présence (“*più assenze che presenze*”)².

Il y a une dizaine d'années, Paolo Frascani esquissait un état des lieux de l'histoire maritime récente (“*La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni*”). En 1999, Frascani insistait non seulement sur les progrès très lents enregistrés dans les études historico-maritimes (particulièrement celles touchant à l'Italie du sud), au cours des années 1980 et 1990, mais il déplorait aussi “le manque total d'attention prêtée aux sources ainsi qu'aux documents et traces matérielles”³.

Deux exemples serviront à mieux expliquer cette dernière observation. Les journaux de bord préservés aux *Archivio di Stato di Napoli* viennent seulement d'être analysés pour la première fois, justement par Paolo Frascani lequel a fait, en 2001, de ces documents la source principale de son étude de la navigation à voile et à vapeur à Naples après l'Unification italienne⁴. Les archives siciliennes représentent également une mine quasi inexplorée et, en guise d'exemple, j'ajouterai seulement que dans les *Archivio di Stato di Palermo*, il existe une source précieuse, les *Regia Dogana* de Palerme (que l'on a aussi appelés les *Secrezia*), reflétant l'activité de ce port sur plus de deux siècles et demie, de 1583 à 1824. Cette source consiste en une série de 1774 registres, les *Responsali*, dans lesquels sont cités le nom et le type de navire ou de vaisseau, le nom et la nationalité du capitaine, les marchandises embarquées ou déchargées, leur provenance et leur destination, des informations sur l'importation,

² Giuseppe Galasso, “Il Mezzogiorno e il mare,” dans *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, a cura di Arturo Fratta, Electa, Napoli 1990, 11.

³ Paolo Frascani, “La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni,” dans *La storiografia marittima in Italia e in Spagna*, a cura di Antonio Di Vittorio e Carlos Barciela Lopez, Cacucci, Bari 2001, 314.

⁴ Paolo Frascani, “Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900),” dans *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. Frascani, Donzelli, Roma 2001. Voir également Paolo Frascani, *Il mare*, Il Mulino, Bologna 2008.

l'exportation, le transfert d'un navire à l'autre, ... Et pourtant, cette source reste inexploitée par les historiens maritimes, malgré l'article du précurseur Carmelo Trasselli (1959), et son travail à la fin des années 1950 et au début des années 1960 sur "Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Sicile"⁵. A part une étude de Nicole Gotteri (1969) sur les années 1600-1605 intitulée "Marins, navires et marchandises à la Douane de Palerme"⁶, il n'existe guère que l'œuvre monumentale entamée par Rosario Lentini, qui analyse actuellement cette source pour les années 1800-1815. Ce projet n'est pas encore achevé mais Lentini a déjà présenté les premiers résultats de ses recherches au second congrès de la *Mediterranean Maritime History Network (MMHN)*: «Faire des vagues en Méditerranée» (Messine-Taormina, 2006)⁷.

Bien d'autres exemples pourraient être cités pour souligner l'état de la recherche maritime en Italie. Tant de sources, si peu d'études, font de l'historiographie maritime italienne un domaine d'ombres et de lumières.

2. Ombres et lumières.

L'histoire maritime n'a pas encore droit de cité dans l'univers de la recherche en Italie, où elle est plutôt considérée comme faisant «partie intégrante de l'histoire de l'économie», comme l'ont récemment fait remarquer Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo⁸. Dans les Universités

⁵ Carmelo Trasselli, "Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Sicile," dans Colloque International d'Histoire Maritime, *Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen-Age au XVIII siècle*, SEVPEN, Paris 1962, 105-119.

⁶ Nicole Gotteri, "Gens, navires et marchandises à la Douane de Palerme (1600-1605)," *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, 81 (1969), 783-860.

⁷ R. Lentini, "British Merchants, Ships and Goods in Palermo 1800-1815", dans *Making waves in the Mediterranean. Sulle onde del Mediterraneo. Proceedings of the 2nd MMHN Conference, (Messina, 3-7 May 2006)*, ed. by Michela D'Angelo, Gelina Harlaftis and Carmel Vassallo, Istituto di Studi Storici "Gaetano Salvemini", Messina 2010.

⁸ Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo, "Maritime History since Braudel", *Research in Maritime History*, 2004, n. 28: *New Directions in Mediterranean Maritime History*, edited by Gelina Harlaftis and Carmel Vassallo, 1-19 (p. 14).

italiennes, il n'existe pas de chaire d'histoire maritime, qui se trouve de ce fait dispersée ici et là dans les cours d'histoire ancienne, médiévale, moderne et contemporaine, et même incidemment reliée à des cours d'archéologie marine ou de biologie marine⁹. En revanche, certaines Universités commencent à proposer des cours d'histoire de la Méditerranée.



MEDITERRANEAN MARITIME HISTORY NETWORK

Ainsi, l'histoire maritime reste un champ de recherche individuel, arpenté par les spécialistes de l'économie comme par les historiens des époques ancienne, médiévale, moderne et contemporaine. A titre d'exemple, des historiens éminents comme Carlo M. Cipolla, Alberto Tenenti et Ugo Tucci ont mené des recherches liées de près à l'histoire maritime, tandis qu'au début des années 1990, Salvatore Bono fondait à la fois la *Société Internationale des Historiens de la Méditerranée (SIHMED)* et la lettre de liaison publiée à l'intention de ses membres, en vue de renforcer les liens entre ceux qui explorent le sujet.

Un premier état des lieux de l'histoire maritime en Italie fut établi lors du congrès organisé par Antonio Di Vittorio sur les *Tendances et Perspectives dans l'historiographie maritime contemporaine* (Naples, 1984). Le thème était la recherche en histoire maritime avant les années

⁹ Voir par exemple, *Mediterraneo. Archeologia navale e storia marittima dall'antichità al XX secolo*, a cura di Maria Lucia De Nicolò, Comune di Cattolica 2008; Carlo Beltrame, *Archeologia marittima del Mediterraneo. Navi, merci e porti dall'antichità all'età moderna*, Carocci, Roma 2012.

1980. Toutes les interventions ayant pour thème l'histoire maritime des Etats italiens aux époques médiévale et moderne, soulignaient les insuffisances des documents nombreux, mais trop souvent fragmentaires, publiés au cours du dernier siècle¹⁰. Ce premier bilan, assez négatif, fut suivi par une analyse plus récente des publications parues au cours des années 1980 et 1990. A Bari, en 1999, Antonio Di Vittorio et Carlos Barciela Lopez organisèrent une rencontre entre historiens italiens et espagnols dans le but de mieux cerner les perspectives et progrès en matière d'histoire maritime des deux nations. Les rapports sur les Etats italiens, au-delà de leurs aspects novateurs, soulignèrent une fois de plus l'existence de champs de recherche inexplorés dans les différentes régions¹¹.

Les conférences présentées lors des deux congrès organisés par Di Vittorio nous fournissent une mise à jour de la bibliographie, mais elles

¹⁰ *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima contemporanea: gli Stati Italiani e la Repubblica di Ragusa secoli XIV-XIX*, a cura di Antonio Di Vittorio, Pironti, Napoli 1986. Dans cet ouvrage: Giuseppe Felloni, "La storiografia marittima su Genova in età moderna," 29-46; Ugo Marchese, "Qualche spunto sulla storiografia marittima genovese relativa all'800," 47-52; Marcello Berti, "La storiografia marittima sulla Toscana (1950-1984)," 53-72; Ciro Manca, "La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa," 73-94; Giovanna Motta, "La storiografia marittima siciliana," 95-122; Sergio Anselmi, "Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale: bilancio di studi, problemi, metodi, programmi," 125-150; Ugo Tucci, "La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia," 151-173; Giovanni Panjek, "La storiografia marittima su Trieste negli ultimi 40 anni (secoli XVI-XIX)," 175-234; Tommaso Fanfani, "Riflessioni sulla storiografia marittima triestina," 235-239.

¹¹ *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, *cit.* Pour l'historiographie maritime italienne depuis les années 1980, voir Vito Piergiovanni, "La storiografia del diritto marittimo", 1-10; Paola Massa Piergiovanni, "La Repubblica di Genova", 11-20; Giuseppe Bracco, "Il litorale sabaudo", 41-44; Giovanni Panjek, "Trieste e il litorale", 75-101; Giovanni Zalin, "Considerazioni sulla storiografia marittima veneziana tra Basso Medioevo e Settecento", 121-154; Marcello Berti, "La storiografia marittima sulla Toscana (1984-1999)", 179-235; Luciano Palermo, "La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa (1980-2000)", 253-268; Giuseppe Di Taranto, "La marina mercantile del Mezzogiorno. Un bilancio storiografico (1950-1980)", 285-295; Paolo Frascani, "La storia marittima del Mezzogiorno", 297-314; Giuseppe Barbera Cardillo, "Il Regno di Sicilia", 337-350; Giuseppe Doneddu, "La storiografia marittima sul Regno di Sardegna", 351-366; Ezio Ferrante, "La storiografia marittima dell'Italia contemporanea: bilancio e prospettive", 417-425.

peuvent également être considérées comme des «Cahiers des doléances» sur les manquements de l'historiographie maritime italienne, dans l'intervalle entre les découvertes géographiques des XV^e et XVI^e siècles et l'introduction au XIX^e siècle de la navigation à vapeur. Par bien des côtés, l'histoire maritime italienne des époques moderne et contemporaine attend encore d'être déchiffrée à la lumière de ces tendances novatrices.



Il y a dix ans Elisabetta Tonizzi et moi-même, respectivement pour les époques contemporaine et moderne, nous sommes efforcées de retracer les tendances générales de l'historiographie maritime récente en Italie pour un numéro spécial de *Research in Maritime History* (2004), édité par Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo¹². Nous aussi, nous avons relevé les zones d'ombre et de lumière des études maritimes en Italie pour les époques moderne et contemporaine, et conclu que la carte de l'histoire maritime italienne montrait davantage de zones blanches que de territoires bien cartographiés.

Reste que, comme l'a noté Elisabetta Tonizzi, «la récente émergence de quelques signes positifs, issus de la récupération de sources négligées ou tout simplement oubliées, laisse espérer que l'historiographie maritime de l'Italie post-Unification est en passe de trouver son chemin». L'histoire maritime de l'Italie contemporaine est en progrès: «Peu satisfaisante mais manifestant de nets signes d'amélioration» semble donc, sans vouloir se montrer excessivement optimiste, la définition actuellement la plus apte à qualifier l'état de la question¹³.

¹² Michela D'Angelo e Maria Elisabetta Tonizzi, "Recent Maritime Historiography on Italy", *Research in Maritime History*, 2004, n. 28: *New Directions in Mediterranean Maritime History*, edited by Gelina Harlaftis and Carmel Vassallo, 55-82.

¹³ Maria Elisabetta Tonizzi, "Post-Unification Italy", dans M. D'Angelo e M.E. Tonizzi, "Recent Maritime Historiography on Italy", *cit.*, 82. Voir aussi Ezio Ferrante, "La

Peu à peu, au fil de ces dernières décennies, l'histoire maritime a évolué. Depuis les années 1980, les universitaires italiens s'intéressent davantage aux sujets maritimes; à partir de points de vue différents, ils envisagent les activités maritimes sous un jour nouveau. Actuellement, l'histoire maritime fait l'objet d'une nouvelle approche interdisciplinaire. Les questions qui émergent aujourd'hui ne proviennent pas uniquement des recherches menées par des individus, mais aussi et surtout d'études interdisciplinaires, de congrès et de séminaires traitant des aspects variés de l'histoire maritime sur le long terme. Par exemple, le symposium sur les *Peuples de la Méditerranée* (Naples, 1980) représente un tournant dans l'étude des différents aspects de la vie en Méditerranée à l'époque moderne (vaisseaux, marins, marchands, commerce, pêche, ...) ¹⁴.

Ce fut encore dans les années 1980 qu'une attention renouvelée se porta à la fois sur la relation symbiotique entre port et ville au colloque sur les "*Villes ports de la Méditerranée*" (Gênes, 1985), comme sur les ports en tant que noyau de l'activité économique au congrès "*Les Ports, des entreprises économiques*" (Prato, 1987) ¹⁵. Il y eut aussi la rencontre organisée au début des années 1990 par Tommaso Fanfani sur «*L'Italie et la mer*» (Viareggio, 1991), mettant en lumière les liens entre la construction navale, le transport maritime et le commerce, dans une perspective historique ¹⁶. De nouvelles pistes de recherche ont été proposées dans le livre édité par Paolo Frascani en 2001, «*La Navigation*

storiografia marittima dell'Italia contemporanea: bilancio e prospettive," dans *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, *cit.*, 417-425.

¹⁴ *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di Rosalba Ragosta, Pironti, Napoli 1981.

¹⁵ *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, a cura di Ennio Poleggi, Sagep, Genova 1989; *I porti come impresa economica (sec. XII-XVIII)*, a cura di Simonetta Cavaciocchi, Le Monnier, Firenze 1988; *Città portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliografica*, a cura di Oriana Giovinazzi, Città d'Acqua, Venezia 2007; Pinuccia F. Simbula, *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Bruno Mondadori, Milano 2009; *Tra storia e recupero. Le città portuali dell'impero spagnolo nell'età di Filippo II. L'età del confronto e la riqualificazione dei fronti a mare storici*, a cura di Teresa Colletta, Kappa, Roma 2009; *Città portuali del Mediterraneo. Luoghi dello scambio commerciale e colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed età moderna*, a cura di Teresa Colletta, FrancoAngeli, Milano 2012.

¹⁶ *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di Tommaso Fanfani, ESI, Napoli 1993.

à voile et à vapeur au 19^e siècle», ouvrage qui se penche particulièrement sur les évolutions sociales et économiques liées à la transition de la marine à voile à la marine à vapeur¹⁷.

En se basant sur ces exemples, l'on peut conclure qu'au cours de ces dernières décennies, l'historiographie maritime italienne a connu un renouvellement notable, mais dont l'impact inégal sur les différents secteurs de recherche est inégal. En ce qui concerne l'époque moderne, l'effet de mode en historiographie, les nombreuses ressources d'archives inexplorées, ainsi que la fragmentation politique, la diversité économique et la complexité sociale des différents Etats italiens entre la fin du 15^e siècle et le milieu du 19^e siècle, peuvent tout à fait expliquer le manque d'études sur le long terme, ainsi que la focalisation de la recherche sur des réalités individuelles, parfois détaillées au point de souffrir du manque d'une vision globale. Certains travaux récents, en revanche, indiquent que ces lacunes sont comblées peu à peu, tandis que des approches intéressantes se manifestent depuis deux ou trois décennies vis-à-vis de l'utilisation des archives et de l'analyse méthodologique. Une grande partie des études récentes portent sur les ports et leurs infrastructures, sur les marchandises et les marchands, sur les vaisseaux et les marins, les routes maritimes et la navigation, les ressources et les dangers en mer, en esquissant un portrait complet et vivant de cet univers. D'autres sujets, notamment le cabotage et les compagnies maritimes, restent à explorer¹⁸.

Comme le notait Elisabetta Tonizzi dans une sorte de bilan provisoire de l'époque contemporaine, «si la "toile" historiographique représentant ces questions est par endroits très remplie et brillamment colorée – le problème du protectionnisme maritime étant la question la plus complètement étudiée, bien qu'une préférence chronologique privilégie presque exclusivement les cinquante années suivant l'Unification – elle garde trop de zones usées et ternies. Autrement dit, il y a dans cette fresque davantage de lacunes que de parties remplies, et davantage de

¹⁷ *A vela e a vapore*, a cura di P. Frascani, *cit.*, 11.

¹⁸ M. D'Angelo, "The Italian States before Unification", dans M. D'Angelo e M.E. Tonizzi, "Recent Maritime Historiography on Italy", *cit.*, 68.

paysages très localisés, au point de tendre au provincialisme, que de perspectives nationales ou internationales»¹⁹.



3. Gens de mer, risques et périls en mer.

Les recherches maritimes récentes prêtent davantage attention qu'auparavant aux communautés vivant avec la mer, pour et par la mer, aux hommes qui passent leur vie sur l'eau plutôt que sur la terre sèche, et qui ne cessent de partir et de revenir. Un exemple récent et positif de cet intérêt nouveau s'est manifesté en 2005 avec le congrès annuel de l'*Istituto di Storia Economica Francesco Datini* (Prato) intitulé "*Richesses de mer, richesses venues de la mer*". Ce colloque s'efforçait d'analyser, d'une façon globale et non sectorielle, les rapports entre les hommes et la mer, le rôle de la mer dans le développement économique, l'interaction entre mer et terre dans l'utilisation des ressources naturelles -par exemple, le bois utilisé pour les navires-, les emplois liés à la mer et l'activité économique des communautés côtières²⁰.

¹⁹ M.E. Tonizzi, "Post-Unification Italy", dans M. D'Angelo e M.E. Tonizzi, "Recent Maritime Historiography on Italy", *cit.*, 82.

²⁰ *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di Simonetta Cavaciocchi, Le Monnier, Firenze 2006: voir par exemple, Paola Massa, "Il mare come fattore di sviluppo e di integrazione economica", 11-55; Raffaello Vergani, "Legname per l'Arsenale: i boschi "banditi" nella Repubblica di Venezia, secoli XV-XVII", 401-414; Maurizio Gangemi, "Dal Regno di Napoli a Cartagena. Il Mezzogiorno e l'approvvigionamento di legname dell'arsenale spagnolo a metà '700", 415-430; Paola Nardone, "L'economia delle comunità abruzzesi lungo la costa dell'Adriatico", 441-460; Luciano Palermo, "Economie marittime e insediamenti umani sulle coste tirreniche dello Stato della Chiesa tra XVII e XVIII secolo", 461-487; Donatella Strangio, "Il porto di Civitavecchia (sec. XVI-XVIII): investimenti e sviluppo economico", 761-772; Luisa Piccinno, "Città portuale e interessi privati: i progetti di ampliamento del porto franco di Genova tra '600 e '700", 773-794; Marco Moroni, "Tra "relitti di mare" e paludi costiere: nascita di una comunità di pescatori a San Benedetto del Tronto (secoli XVI-XVIII)", 1041-1056; Raffaella Salvemini, "Le pratiche di sanità marittima nel Regno di Napoli nella seconda metà del '700", 1201-1217.

Aujourd'hui, la mer est donc essentiellement considérée en tant que ressource économique, à la fois source de nourriture (ressource halieutique) et d'emplois pour les pêcheurs et les marins, comme pour les travailleurs restant à terre, comme les ouvriers des chantiers navals et les employés des ports.

En référence à ces «travailleurs de la mer», peu d'études ont été consacrées à leur vie et conditions de travail: apprentissage, recrutement, salaires, approvisionnement et nourriture à bord, ... Dans le cadre général du travail effectué sur la question des *gens de mer*, il faut se souvenir, par ordre de chronologie et d'importance, tout d'abord du congrès organisé par le professeur Luigi De Rosa à Naples en 1980 sur les «*Peuples de la Méditerranée*». Ce congrès peut encore être considéré comme le grand tournant de l'étude de la vie maritime (navires, marins, marchands, commerce, pêche, ...) de plusieurs régions de la Méditerranée: les interventions de Ugo Tucci, Cesare Moschetti et Gaetano Cingari, par exemple, ont mis en lumière certains aspects de la vie quotidienne en mer à Venise, à Naples et dans le Déroit de Messine²¹. Il faut aussi mentionner le congrès sur «*La vie à bord des navires en Méditerranée aux XVIe et XVII siècles*» (1987), où fut décrite la vie quotidienne à bord des navires du début de l'époque moderne²².

Les gens de mer, ceux qui vivent et travaillent en mer et avec la mer (pêcheurs, marins, constructeurs de navires, ...) ont surtout fait l'objet de nouvelles études avec recherche maritime des années 1990. Nous devons un premier travail historique sur la pêche et les pêcheurs en Italie à Sergio Anselmi. L'esquisse d'Anselmi, menée au début des années 1990, montre combien il est difficile de cerner complètement ce sujet, à cause de l'insuffisance des données statistiques, et des aspects très diversifiés des mers qui entourent la péninsule italienne (les mers ligurienne,

²¹ Dans *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di R. Ragosta, *cit.*, voir par exemple: Ugo Tucci, "Marinai e galeotti nel Cinquecento veneziano," 677-692; Cesare Moschetti, "Aspetti organizzativi e sociali della gente di mare del golfo di Napoli nei secoli XVII e XVIII," 937-973; Gaetano Cingari, "Uomini e navi nell'area dello Stretto," 1003-1029.

²² "La vita a bordo delle navi nel Mediterraneo nei secoli XVI-XVII. Atti del convegno," *Quaderni Stefaniani* 1987.

tyrrhénienne, ionienne et adriatique)²³. Reste que la pêche et les pêcheurs commencent depuis quelques années à faire l'objet d'analyses poussées aux mains de divers chercheurs, et à fournir le thème de rencontres entre historiens. Des contributions importantes ont été apportées notamment par les colloques organisés par Giuseppe Doneddu et Maurizio Gangemi sur la pêche en Méditerranée et en Italie, aux époques moderne et contemporaine²⁴. Il y a aussi eu le congrès sur les «*Poissons, bateaux et pêcheurs en Méditerranée, de l'époque médiévale à l'époque contemporaine*», qui s'est tenu près de Salerne en octobre 2007²⁵.

Les importantes recherches menées par certains historiens sur des sujets très spécifiques méritent d'être citées. Par exemple Maria Lucia De Nicolò et son analyse très large sur de nombreux aspects de la pêche, des pêcheries et des pêcheurs en Adriatique. Son travail examine le poisson en tant que ressource alimentaire, les systèmes de pêche locaux, les bateaux de pêche, les problèmes financiers et les réseaux commerciaux, les migrations de pêcheurs²⁶. Il faut également nommer Maria Sirago et

²³ Sergio Anselmi, *La pesca in Italia. Note e indicazioni per un profilo storico*, Ente Fiera, Ancona 1990.

²⁴ *La pesca nel Mediterraneo occidentale (sec. XVI-XVIII). Atti del I convegno di studi sulla storia della pesca (Bosa 1994)*, a cura di Giuseppe Doneddu e Maurizio Gangemi, Bari 2000; *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo. Atti del II convegno di studi sulla storia della pesca (Alghero-Cabras 2001)*, a cura di Giuseppe Doneddu e Alessandro Fiori, EDES, Sassari 2003; *Pesca e patrimonio industriale. Tecniche, strutture e organizzazione (Sicilia, Puglia, Malta e Dalmazia tra XIX e XX secolo)*, a cura di Maurizio Gangemi, Cacucci, Bari 2007.

²⁵ *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal Medioevo all'età contemporanea. Atti del 4° convegno internazionale sulla storia della pesca (Fisciano-Vietri sul Mare-Cetara, 3-6 ottobre 2007)*, a cura di Valdo d'Arienzo e Biagio Di Salvia, FrancoAngeli, Milano 2010.

²⁶ Voir par exemple: Maria Lucia De Nicolò, *Mangiar pesce nell'età moderna. Diritto di pesca, produzione, conservazione, consumo*, Grapho, Fano 2004; M.L. De Nicolò, *Microcosmi mediterranei. Le comunità dei pescatori in età moderna*, CLUEB, Bologna 2004 (notamment les chapitres "Tecniche di pesca e tipi navali. Tra invenzioni e nuove maniere di pescare", 99-173; "Le comunità dei pescatori vaganti. Risorse, migrazioni, conflitti", 175-230; "Stile, usanza e consuetudine della marineria", 249-289; "Finanziamento e rischio nell'impresa di pesca", 291-304); M.L. De Nicolò, *Tartanon pesarese un veliero adriatico. Costruzione governo attività usi marittimi*, Banca di Credito di Gradara, Gradara 2005; *La comunità delle rive. Un'identità mediterranea*,

ses nombreux articles sur les pêcheurs et l'évolution des systèmes de pêche dans l'histoire de l'Italie du sud²⁷. Pour la même région géographique, dans un cadre élargi à l'échelle du pays, Marco Armiero s'est efforcé d'entamer une reconstruction quantitative de la place de la pêche et du nombre de pêcheurs aux XIXe et XXe siècles²⁸. Biagio Salvemini a étudié, en solitaire, les pêcheurs de Pouilles au fil de l'histoire, tandis qu'Andrea Zanini se penchait sur les pêcheurs de Ligurie entre les XVIIe et XVIIIe siècles, Maria Ciotti sur ceux de l'Adriatique, Alida Clemente sur ceux de Naples et Rosario Lentini sur les pêcheurs siciliens entre les XIXe et XXe siècles²⁹.

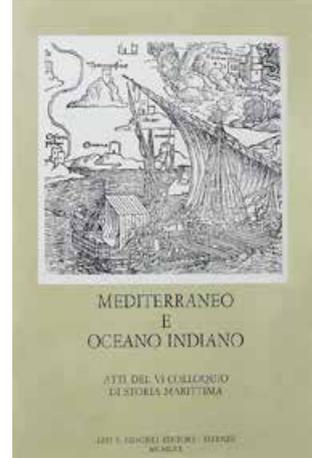
Banca di Credito di Gradara, Gradara 2007; *Istituzioni, società, tradizione navale, secoli XIII-XVIII*, Banca di Credito di Gradara, Gradara 2008.

²⁷ Maria Sirago, "La gente di mare nel Mezzogiorno moderno. I pescatori e i loro sistemi di pesca (1503-1806)", *Rassegna Storica Salernitana* 34 (2000), 91-145; M. Sirago, *Gente di mare. Storia della pesca sulle coste campane*, Intra Moenia, Napoli 2014.

²⁸ Marco Armiero, "L'Italia di Padron 'Ntoni. Pescatori, legislatori e burocrati tra XIX e XX secolo", dans *A vela e a vapore*, a cura di P. Frascani, *cit.*, 177-213; M. Armiero, "Oltre la montagna. La pesca nell'Abruzzo preunitario", *Abruzzo contemporaneo* 1998, 25-46; M. Armiero, "La risorsa contesa. Norme, conflitti e tecnologie tra i pescatori meridionali (XIX secolo)", *Meridiana* 31 (1998), 179-206; M. Armiero, "La risorsa invisibile. Stato, pescatori e comunità nell'Ottocento meridionale: il caso di Taranto", dans *Ambiente e risorse nel Mezzogiorno contemporaneo. Appunti di ricerca*, a cura di Piero Bevilacqua e Gabriella Corona, Roma 2000, 225-239.

²⁹ Biagio Salvemini, "Comunità 'separate' e trasformazioni strutturali. I pescatori pugliesi fra metà '600 e gli anni Trenta del '900," *Mélanges de l'Ecole Française de Rome*, 97 (1985), 441-488; B. Salvemini, "Dalla "gaetana" al motopesca. Pescatori emarginati e controllo sociale a Molfetta fra metà Settecento e gli anni Trenta del Novecento", dans *Momenti di storia molfettese. Atti del convegno (1982)*, Bari 1987, 169-201; B. Salvemini, "Far negozio senza informazioni. Marinai «pugliesi» nell'Adriatico settecentesco", *Quaderni storici* 124 (2007), 155-203; Andrea Zanini, "Un difficile equilibrio. Stato, pescatori e comunità in Liguria tra '600 e '700," dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 1091-1102; Maria Ciotti, *La pesca nel medio Adriatico nel Settecento tra innovazione delle tecniche e conservazione delle risorse*, EUM, Macerata 2006; Alida Clemente, *Il mestiere dell'incertezza. La pesca nel Golfo di Napoli tra XVIII e XIX secolo*, Guida, Napoli 2005; Rosario Lentini, *Economia e storia delle tonnare di Sicilia*, in Vincenzo Consolo, *La pesca del tonno in Sicilia*, Sellerio, Palermo 1986, 31-56, R. Lentini, "La marineria e le attività produttive. Note sulla storia dell'economia mazarese", dans *Mazara 800-900. Ragionamenti intorno all'identità di una città* Antonino Cusumano e Rosario Lentini,

Les travailleurs de la mer de l'époque contemporaine représentent l'une des nombreuses «zones d'ombre» de l'historiographie maritime italienne, mais une recherche innovante a été menée récemment par quelques historiens. Par Paolo Frascani bien sûr, mais aussi par Maria Stella Rollandi, qui a étudié le marché du travail maritime, les modes de recrutement, les salaires et les conditions de vie et de travail des équipages des navires de commerce de 1861 à 1900³⁰. Rollandi a également analysé les changements intervenus dans la vie des équipages avec le passage de la voile à la vapeur entre les XIXe et XXe siècles³¹.



Les travailleurs de la mer, constructeurs de bateaux et employés du port de Gênes, la «capitale maritime» de l'Italie, ont été davantage étudiés que ceux d'autres ports, principalement par Vilma Borghesi et Luisa Piccinno pour l'époque moderne, tandis que Aldo Giovanni Velardita, Elisabetta Tonizzi et Marco Doria se

Sigma, Palermo 2004, 199-225; Antonino Cusumano, "Mazara e il mare. Spazio e tempo nella cultura dei pescatori", *ibid.*, 227-240. Voir également R. Lentini, *Tra frodi e legalità: pesca e pescatori nei Compartimenti marittimi di Palermo e di Trapani tra '800 e '900*, dans *Pesci, barche, pescatori*, a cura di V. d'Arienzo e B. Di Salvia, *cit.*, 255-286.

³⁰ Paolo Frascani, "Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900)," dans *A vela e a vapore*, a cura di P. Frascani, *cit.*, 115-137; Maria Stella Rollandi, "L'organizzazione a bordo delle navi mercantili fra Otto e Novecento," dans *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, a cura di Silvio Zaninelli e Mario Taccolini, Milano 2002, 523-544. Sur les syndicats des travailleurs de la mer, voir Guglielmo Salotti, *Capitan Giulietti. Il sindacalismo dei marittimi dal 1910 al 1953*, Bonacci, Roma 1982. Sur les associations d'armateurs, voir, bien qu'assez daté et très hagiographique, *Sessanta anni al servizio dell'Armamento Libero Italiano 1901-1961*, a cura di Giuseppe Annovazzi e Giulio Giacchero, Associazione Armatori Liberi, Genova, 1961.

³¹ Maria Stella Rollandi, *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Briganti, Genova 2003.

concentraient sur certains aspects de l'histoire du travail à des époques plus récentes³².

La voie marine, principal vecteur de communication entre les Etats de la Méditerranée, regorgeait de dangers, à la fois naturels et à visage humain. Les navires, avec leurs cargaisons et leurs équipages, se trouvaient à la merci des tempêtes, naufrages, guerres, actes de piraterie et bien d'autres menaces encore. Pour ce qui touche à la guerre, une contribution de grande valeur figure dans les volumes édités en 2007 par Rossella Cancila: *Mediterraneo in armi (sec. XV-XVIII)*³³.

Sur la question de la piraterie et des corsaires, de fructueuses études recouvrant toute l'Italie, de Venise aux régions les plus au sud, ont été menées par des chercheurs tels qu'Alberto Tenenti, Salvatore Bono, Sergio Anselmi, Mirella Mafriaci, Luca Lo Basso³⁴. Un corpus

³² Luisa Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale. Genova secoli XVII-XIX*, Società ligure di storia patria, Genova 2000; *Porto, lavoro portuale. Storia delle compagnie e dei gruppi portuali*, a cura di Aldo Giovanni Velardita, Genova 1992; M. Elisabetta Tonizzi, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano 2000, 143-160; Marco Doria, «Les dockers de Gênes: le travail entre économie et politique de 1800 à la Seconde Guerre mondiale», dans Jean Domenichino, Jean-Marie Guillon et Robert Mencherini (dir.), *Dockers de la Méditerranée à la Mer du nord*, Cité du livre, Aix-en-Provence 1999, 15-43.

³³ Rossella Cancila, *Mediterraneo in armi (sec. XV-XVIII)*, 2 vols., Quaderni di "Mediterranea. Ricerche storiche", Palermo 2007.

³⁴ Alberto Tenenti, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Laterza, Bari 1961; Sergio Anselmi, *Pirati e corsari in Adriatico*, Silvana, Pesaro 1998; Salvatore Bono, *I corsari barbareschi*, ERI, Torino 1964; S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo. cristiani e musulmani tra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano 1993; S. Bono, *Il Mediterraneo. Da Lepanto a Barcellona* Morlacchi, Perugia 2000; S. Bono, *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel '700*, Morlacchi, Perugia 2005; Mirella Mafriaci, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna. Secoli XVI-XVIII*, ESI, Napoli, 1995; M. Mafriaci, "L'antica angoscia delle coste calabresi: la pirateria turca e barbaresca tra Cinquecento e Settecento," dans *Storia della Calabria*, Gangemi, Roma-Reggio Calabria 1997, III, 313-347; M. Mafriaci, "I mari del Mezzogiorno d'Italia tra cristiani e musulmani," dans *Storia d'Italia. Annali 18. Guerra e pace*, Einaudi, Torino 2002, 71-121; *Guerra di corsa e pirateria nel Mediterraneo*, a cura di Antonello Savaglio, Cosenza 1999; Luca Lo Basso, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del '700*, Philobiblon, Ventimiglia 2002; L. Lo Basso, *Uomini di remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo in età moderna*, Selene, Milano 2003; L. Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (sec. XVI-XVIII)*,

considérable traite des assurances maritimes à l'époque moderne. Depuis le livre d' Alberto Tenenti (*Naufraques, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592-1609*, Paris 1959), des études peu nombreuses mais pertinentes ont été menées, notamment par Franca Assante pour Naples (1972), Carmelo Trasselli pour la Sicile (1977), et Giulio Giacchero pour Gênes (1984). Les articles récents publiés dans le volume «*Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*» ouvrent de nouveaux horizons pour ce domaine de recherche³⁵.

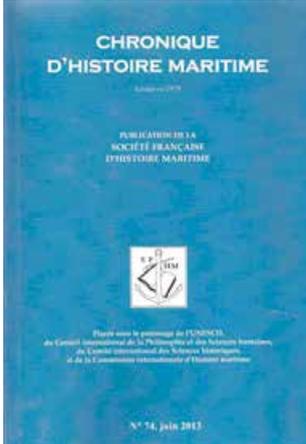
En ce qui concerne l'époque contemporaine, les recherches sur l'assurance maritime sont encore loin de dessiner un tableau complet, mis à part le travail de Tommaso Fanfani et Giulio Sapelli sur la région de Trieste, et une étude un peu ancienne de Giuseppe Annovazzi au sujet de Gênes³⁶.

Philobiblon, Ventimiglia 2004; Flavio Russo, *Le torri costiere del Regno di Napoli. La frontiera marittima e le incursioni corsare tra XIV e XIX secolo*, ESA, Napoli 2009; *Traffici commerciali, sicurezza marittima, guerra di corsa: il Mediterraneo e l'Ordine di Santo Stefano*, a cura di Marco Cini, ETS, Pisa 2011.

³⁵ Dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, voir Marcello Berti, "I rischi nella circolazione marittima tra Europa nordica ed Europa mediterranea nel primo trentennio del '600: il caso della seconda guerra anglo-olandese (1665-1667)", 809-839; Gerassimos Pagratis, "Le "fortune di mare". Incidenti della navigazione mercantile nei mari Ionio e Adriatico (1611-1795)", 841-861; Giovanni Ceccarelli, "Quando rischiare è lecito. Il credito finalizzato al commercio marittimo nella riflessione scolastica tardomedievale", 1187-1199.

³⁶ Alberto Tenenti, *Naufraques, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592-1609*, SEVPEN, Paris 1959; Giuseppe Annovazzi, *I cento anni del Comitato delle Compagnie di assicurazioni marittime di Genova 1860-1960*, Genova 1961; Franca Assante, *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel Settecento. Storia della Real Compagnia 1751-1802*, Giannini, Napoli 1972; Associazione Nazionale Imprese Assicurazioni in Italia, *L'assicurazione in Italia fino all'Unità*, Giuffrè, Milano 1975; Carmelo Trasselli, "Banchieri, armatori, assicuratori," dans *Storia della Sicilia*, Edizioni Storia di Napoli e della Sicilia, Napoli 1977, III, 485-500; Lucia Bonafede e Teresa Dispenza, "Note sull'assicurazione in Sicilia nella seconda metà del '500," *Atti Accademia Scienze Lettere Arti Palermo*, IV (1983-84), 109-169; Giulio Giacchero, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Sagep, Genova 1984; Giulio Sapelli, "Uomini e capitali nella Trieste dell'Ottocento. La fondazione della Riunione Adriatica di Sicurtà," *Società e Storia*, 26 (1984), 821-874; Tommaso Fanfani, "Un modello di crescita economica. Trieste e le 'Assicurazioni Generali,'" *Miscellanea di studi in onore di Mario Abrate*, Università di Torino 1986, I, 411-425.

4. Construction navale et navigation: rame, voile, vapeur.



L'histoire de la construction navale, aspect traditionnellement très technique de l'histoire navale, a également fait l'objet d'un renouveau d'attention méthodologique grâce à la recherche interdisciplinaire. Un premier survol, un peu vieilli aujourd'hui, de l'industrie navale dans les Etats italiens au cours de la première moitié du XIX^e siècle, fut commandé entre 1950 et 1960 à l'occasion du 100^e anniversaire de l'Unification de l'Italie³⁷. La construction navale et les chantiers navals ont fait l'objet de recherches plus récentes, s'intéressant désormais aux aspects économiques et sociaux

des chantiers de la marine, ainsi qu'aux travailleurs des docks et des chantiers. Il faut citer tout particulièrement une histoire de la construction navale en Italie du sud éditée par Arturo Fratta en 1990, et un tableau plus complet des chantiers navals de Méditerranée par Mario Marzari en 1998³⁸. Les travaux cités ci-dessus sur «*L'Italie et la mer*», édités par

³⁷ Par exemple les volumes de la série *Archivio Economico dell'Unificazione Italiana*: Ugo Marchese, *L'industria armatoriale ligure dal 1816 al 1859*, Roma 1957; Mariano Gabriele, *L'industria armatoriale nei territori dello Stato Pontificio dal 1816 al 1880*, Roma 1961; Luigi Antonio Pagano, *L'industria armatoriale siciliana dal 1816 al 1880*, Roma 1964; et aussi Fulvio Babudieri, *Squeri e cantieri a Trieste e nella Regione Giulia dal '700 agli inizi del '900*, Cassa di Risparmio di Trieste, 1986.

³⁸ *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, a cura di A. Fratta, *cit.*; *Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo ad oggi*, a cura di Mario Marzari, Comune di Grado, Trieste 1998. Voir également F. C. Lane, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Einaudi, Torino 1983; Ennio Concina, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia*, Electa, Milano 2006; Robert C. Davis, *Costruttori di navi a Venezia. Vita e lavoro nell'Arsenale di Venezia*, Neri Pozza, Vicenza 1997; Giorgio Bellavitis, *L'Arsenale di Venezia*, Marsilio, Venezia 1983; Luciana Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova, secoli XVI-XVIII*, Briganti, Genova 1999; Ennio Poleggi, "L'arsenale della Repubblica di Genova (1594-1597)," dans *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, a

Tommaso Fanfani en 1993, mettaient l'accent sur l'interaction entre la construction de vaisseaux, les systèmes de transport et le commerce maritime dans la période comprise entre le XVe et le XXe siècles³⁹.

Au cours de l'époque moderne, la navigation et les bateaux ont connu une évolution considérable en passant de la rame à la voile, puis de la

cura di Ennio Concina, *La Nuova Italia Scientifica*, Roma 1987, 83-84; Catello Vanacore, *Il cantiere navale di Castellammare di Stabia 1780-1983*, EDI, Napoli 1987. Dans *L'Arsenale militare marittimo di Taranto tra politica, strategia di difesa e sviluppo industriale*, Arsenale Militare Marittimo, Taranto 1991, voir Marcello Berti, "Gli Arsenali toscani in età moderna," 49-57; Romualdo Giuffrida, "L'arsenale militare di Palermo nell'ambito strategico mediterraneo dagli Asburgo ai Borboni," 63-66; Nicola Aricò, Federico Martino, Giovanna Motta, "L'arsenale di Messina in età moderna," 67-72; Nicola Ostuni, "L'Arsenale della Marina e l'economia del Regno di Napoli (secc. XV-XIX)," 73-86. Voir aussi Maria Sirago, "Attrezzature e costruzioni navali a Napoli e nelle antiche province di terra di Lavoro e di Principato Citra durante il Vicereame spagnolo," dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 175-218; Luca Stanchieri, "Il cantiere navale di Palermo. Dalla nascita alle prime agitazioni operaie", *Mediterranea*, 2004, n. 1, 75-121; *Arsenale di Palermo-Museo del mare. Immagini e storia*, a cura di Pietro Maniscalco, Palermo 2010; M.L. De Nicolò, "Note sull'attività cantieristica e portuale a Rimini nel Settecento", dans *Barche e gente dell'Adriatico 1400-1900*, a cura di Umberto Spadoni, Comune di Cattolica 1985, 43, 124; Raffaello Vergani, *Legname per l'Arsenale: i boschi "banditi" nella Repubblica di Venezia, secoli XV-XVII*, Le Monnier, Firenze 2006; Maurizio Gangemi, "Dal Regno di Napoli a Cartagena. Il Mezzogiorno e l'approvvigionamento di legname dell'arsenale spagnolo a metà '700", dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 415-430; Franco Rigo, *La galea. Storia postale marittima dal XIV al XVII secolo*, Elzeviro, Padova 2007; Paolo Fragiacomò, "La cantieristica italiana, 1860-1940. Geografia e caratteri di un'industria nata e cresciuta all'ombra dello Stato", *Rivista Marittima*, 2010, 1-96; *Il patrimonio industriale marittimo in Italia e Spagna. Strutture e territorio. Atti del Convegno (Genova 2007)*, a cura di A. Di Vittorio, C. B. Barciela Lopez e P. Massa, De Ferrari, Genova 2009.

³⁹ Dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, voir par exemple Tommaso Fanfani, "Lo scenario generale", 3-17; Ugo Tucci, "Traffici e navi nel Mediterraneo in età moderna," 57-70; Fausto Piola Caselli, "La flotta pontificia tra il XIV ed il XVI secolo. Costo e finanziamento," 89-106; Paola Massa, "Aspetti finanziari e funzioni economiche della gestione di una nave alla metà del '500," 107-126; Giuseppe Doneddu, "Economia di scambio o movimento commerciale? I porti sardi del Settecento tra economia naturale ed economia monetaria", 161-174; Sergio Anselmi, "Tipologia navale italiana in età moderna (secoli XVIII-XIX)," 219-232; Giuseppe Di Taranto, "La marina del Mezzogiorno nel Mediterraneo (secoli XVIII-XIX)," 301-315; Daniela Manetti, "Marina militare e costruzioni navali nel Granducato di Toscana (1815-1859)," 391-410.

voile à la vapeur. La recherche italienne s'était jusqu'ici davantage concentrée sur les aspects nautiques et militaires que sur des considérations économiques et politiques, mais ceci est en train de changer et nous assistons à une utilisation plus fréquente des archives⁴⁰. De fait, une littérature non négligeable existe sur la marine marchande des Etats italiens avant l'Unification: aujourd'hui, elle comprend un certain nombre d'études traitant des aspects économiques et sociaux plutôt que nautiques, tandis que la recherche au niveau local aborde décidément les questions économiques et sociales plutôt que les typologies classiques de jauge et nombre de navires⁴¹.

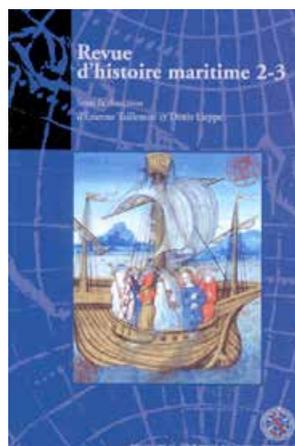
⁴⁰ En complément aux publications assez datées de S. Romiti, *Le marine militari italiane nel Risorgimento 1748-1861*, Ufficio storico della Marina militare, Roma 1961, voir Lamberto Radogna, *Storia della marina militare delle Due Sicilie 1734-1860*, Mursia, Milano 1978; Fausto Piola Caselli, "La flotta pontificia tra il XIV ed il XVI secolo. Costo e finanziamento," dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 89-106; Daniela Manetti, "Marina militare e costruzioni navali nel Granducato di Toscana (1815-1859)," *ibid.*, 391-410; Pierangelo Manuele, *Il Piemonte sul mare. La marina sabauda dal Medioevo all'Unità d'Italia*, L'arciere, Cuneo 1997; Piero Crociani, Virgilio Ilari, *La Reale Marina italiana 1805-1814*, Roma 2002; Ferruccio Botti, *Il pensiero militare e navale italiano dalla rivoluzione francese alla prima guerra mondiale, 1789-1915*, Ufficio storico SME, Roma 1995-2008; Enrico Cernuschi, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale. Una bibliografia critica (1944-2009)*, supplemento a "Rivista marittima", 2010, n. 1; Diletta D'Andrea, "Gran Bretagna e Mediterraneo in età napoleonica tra 'strategia talassocratica' e 'laboratori costituzionali', dans *Making waves in the Mediterranean*, ed. by M. D'Angelo, G. Harlaftis, C. Vassallo, *cit.*, 111-125.

⁴¹ Dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*: Paola Massa, "Aspetti finanziari e funzioni economiche della gestione di una nave alla metà del '500," 107-126; Ugo Tucci, "Traffici e navi nel Mediterraneo in età moderna," 57-70; Sergio Anselmi, "Tipologia navale italiana in età moderna (secoli XVIII-XIX)," 219-232.

Comme l'a souligné Elisabetta Tonizzi, l'histoire contemporaine de l'Italie a produit beaucoup d'études sur la question du protectionnisme maritime, c'est-à-dire sur les interventions des autorités en vue de soutenir l'industrie des transports, commencées au cours des années 1880 dans le contexte du processus de développement économique du pays. En effet, un grand nombre de publications, d'essais, mais aussi de traités monographiques⁴², ou des parties importantes d'œuvres traitant plus généralement de l'histoire économique, des transports italiens ou de

⁴² Dans *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Giuffrè, Milano 1961: Antonio Petino, "Il problema marittimo in Italia all'alba dell'Unificazione", 271-297; Cesare Ciano, "La marina mercantile nazionale dall'Unità ad oggi", 298-312. Voir aussi Umberto Spadoni, "Il canale di Suez e l'inizio della crisi della marina mercantile italiana," *Nuova Rivista Storica* 1970, 651-702; U. Spadoni, "Linee di navigazione e costruzioni navali alla vigilia dell'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana (1881-1882)", *Nuova Rivista Storica* 1973, 313-372; Giuseppe Barone, "Lo Stato e la marina mercantile in Italia (1881-1894)", *Studi Storici* 1974, 624-659; Daniel J. Grange, "Le convenzioni marittime in base alle Carte Stringher (1909)", *Storia Contemporanea* 1980, 905-932; Ludovica de Courten, "Per una storia della marina mercantile italiana dall'Unità alla prima guerra mondiale," *Clio* 1981, 491-510; L. de Courten, "Marina mercantile e finanza. Il credito navale in Italia dall'Unità alla seconda guerra mondiale," *Clio*, 1984, 233-260; L. de Courten, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Bulzoni, Roma 1989; L. de Courten, "L'Ansaldo e la politica navale durante l'età giolittiana", dans *Storia dell'Ansaldo. 3. Dai Bombrini ai Perrone 1903-1914*, a cura di Peter Hertner, Laterza, Roma-Bari 1996, 67-94; U. Spadoni, "L'Ansaldo e la politica navale italiana", dans *Storia dell'Ansaldo. 2. La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, a cura di Giorgio Mori, Laterza, Roma-Bari 1995, 67-88; Ezio Ferrante, "L'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana," *Guardia Costiera*, 1992, 22-32; Tommaso Fanfani, "Il difficile sviluppo di un settore protetto: la marina mercantile italiana dal 1861 al 1914," *Studi e Informazioni*, 1990, 145-165; T. Fanfani, "Lo scenario generale", dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 3-17; T. Fanfani, "Intervento pubblico e marina mercantile tra l'Unità e la fine dell'Ottocento: dalla 'tenda dell'arabo' alla ripresa produttiva", dans *Fra Spazio e Tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa*, a cura di Ilaria Zilli, ESI, Napoli 1995, 383-418; L. Contini, "Pubblico e privato in età giolittiana: Luigi della Torre e le convenzioni marittime (1909-1910)," *Archivi e imprese*, 11-12 (1995), 193-232. Sur Gênes spécifiquement, Giorgio Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, Giuffrè, Milano 1969; Pantarei, Milano 2008.

l'action économique de l'Etat⁴³, se sont intéressés aux formes et méthodes de l'intervention publique dans le secteur maritime. Ces interventions ont aussi joué leur rôle dans l'industrie de la construction navale, et doivent donc être considérées conjointement avec l'étude des chantiers navals. Quelques exemples de ces travaux, en se référant uniquement aux chantiers navals qui ont construit les vaisseaux d'acier et de fer destinés au commerce en haute mer, comprennent: l'œuvre de Tommaso Fanfani sur le *squero* de San Marco (le terme signifie chantier naval dans le dialecte vénitien); les nombreux essais compris dans les neuf volumes relatant l'histoire de Ansaldo, l'entreprise métallo-mécanique génoise fondée en 1853; le livre de Paolo Fragiaco sur les chantiers navals de Monfalcone, fondés en 1907 par la famille Cosulich, et les chapitres traitant de l'industrie de construction navale de Trieste et Venezia Giulia⁴⁴ dans une étude très récente de Giulio Mellinato⁴⁵.



⁴³ Voir, par exemple, Antonio Cardini, *Stato liberale e protezionismo 1890-1900*, Il Mulino, Bologna 1981; Vera Zamagni, *Lo Stato italiano e l'economia. Storia dell'intervento pubblico dall'unificazione ai nostri giorni*, Le Monnier, Firenze 1981; Istituto per lo Studio dell'Organizzazione Aziendale (Ipsa), *Annali dell'economia italiana*, Ipsa, Milano 1981-1987, 23 vols.; Stefano Battilossi, *Storia economica d'Italia. 2. Annali*, Laterza, Roma-Bari 1999; Stefano Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*, Mulino, Bologna 2001; Stefano Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Il Mulino, Bologna 2005. Daté mais toujours précieux, le "classique" Epicarmo Corbino, "Il protezionismo marittimo in Italia," *Giornale degli Economisti*, 11-12 (1921), 2-4 (1922).

⁴⁴ Nous estimons nécessaire d'inclure ces régions, bien qu'elles n'aient été annexées par l'Italie qu'après la première guerre mondiale.

⁴⁵ Tommaso Fanfani, "Per una storia della cantieristica in Italia: dallo 'squero San Marco' all'Italcantieri," *L'Industria*, 2 (1988), 313-335; Paolo Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town (1860-1940)*, Franco Angeli, Milano 1997; Giulio Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*, Monfalcone 2001. Sur le transport maritime de Trieste, voir également Fulvio Babudieri, *L'industria armatoriale di Trieste e della Regione Giulia dal 1815 al*

5. *Sociétés littorales et communautés villageoises maritimes.*

Récemment, la recherche s'est intéressée aux sociétés littorales et aux populations vivant face à la mer, c'est-à-dire à la vie des villes portuaires comme à celle des petits villages côtiers.

L'historiographie maritime récente considère le port comme le pivot central à partir duquel il est possible d'analyser les différentes activités maritimes (le commerce et les entreprises, la gestion financière, institutionnelle et administrative,...)⁴⁶. Depuis les années 1980, la relation symbiotique entre port et ville a fait l'objet d'un intérêt renouvelé, et les ports ont également été perçus comme le noyau de l'activité économique⁴⁷. Il y a vingt ans, Peter Rietbergen posait aux historiens italiens la question: «Port-ville ou ville-port?». Estimant que la recherche sur la ville-port dans son ensemble était négligée en Italie (“*sembra che la città-porto come complessa realtà storica sfugga agli storici*”), Rietbergen invitait ses collègues à reconnaître le port dans son ensemble comme la base organisatrice des villes portuaires (“*riconoscere il complesso portuario come principio organizzativo delle città-porto*”)⁴⁸. L'historiographie italienne ne semble pas avoir donné naissance à de réels questionnements sur ce thème, bien que récemment, certaines recherches sur l'histoire des ports semblent davantage reliées à l'histoire urbaine. Au cours des années 1990, des recherches interdisciplinaires sur les ports d'Italie centrale et du sud ont été menées par les historiens de l'architecture et de l'économie, emmenés par Giorgio Simoncini. Les ports des Etats pontificaux ainsi que ceux du Royaume de Naples et de

1918, Archivio economico dell'unificazione italiana, Roma 1964; *170 anni di navigazione del Lloyd. Dal Lloyd Austriaco all'Italia Marittima*, Trieste 2010.

⁴⁶ Giorgio Doria, “La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797,” dans *I porti come impresa economica*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 215-270; Paola Massa, “Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età moderna,” *ibid.*, 169-214.

⁴⁷ *Città portuali del Mediterraneo*, a cura di E. Poleggi, *cit.*; Andrea Augenti, *Città e porti dall'antichità al Medioevo*, Carocci, Roma 2010.

⁴⁸ Peter Rietbergen, “Porto e Città o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano”, dans *I porti come impresa economica*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 615-624.

Sicile ont été examinés à partir d'une perspective innovante, du point de vue du développement de leurs activités économiques et de la modernisation de leurs infrastructures au cours de l'époque moderne⁴⁹.



Le transport maritime local, et le commerce local ont également fait l'objet de recherches importantes, focalisées sur de petites localités maritimes. Par exemple, en étudiant Scilla, petit village calabrais sur le détroit de Messine, Gaetano Cingari a par exemple mis en lumière la participation de la communauté villageoise tout entière au financement des voyages entrepris vers Trieste ou Marseille par les felouques locales au cours du XVIII^e siècle⁵⁰. Pour ce qui touche respectivement à Gênes ou aux Pouilles, Luciana Gatti et Antonio Di Vittorio ont considéré le «marché des navires» (la propriété des navires, les cargaisons, ...)⁵¹. Le rôle des

petites embarcations des communautés villageoises dans le commerce des vins de Sicile a également été étudié, tout particulièrement dans le cas des vins rouges de Riposto en Catanie et du vin de malvoise doux de l'île de Salina (archipel Eolien)⁵². Annunziata Berrino, Giuseppe Di Taranto et Biagio Passaro ont analysé les communautés maritimes de

⁴⁹ *Sopra i porti di mare*, a cura di Giorgio Simoncini, 4 vols., Olschki, Firenze 1993-1997 (I: *Il trattato di Teofilo Gallaccini e la concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione*; II: *Il Regno di Napoli*; III: *Sicilia e Malta*; IV: *Lo Stato Pontificio*).

⁵⁰ Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento. 'Feluche' e 'venturieri' nel Mediterraneo*, Casa del Libro, Reggio Calabria 1979.

⁵¹ Luciana Gatti, "Compravendita di imbarcazioni mercantili a Genova (1503-1645)," *Miscellanea storica ligure* III (1973), 149-186; Antonio Di Vittorio, "Il mercato delle imbarcazioni in Puglia 1801-1815," *Rivista italiana studi napoleonici* XXXII (1999), 105-127.

⁵² Marcello Saija, Alberto Cervellera, *Mercanti di mare. Salina 1800-1953*, Trisform, Messina 1997; Enrico Iachello, *Il vino e il mare. Trafficanti siciliani tra '700 e '800 nella Contea di Mascali*, Maimone, Catania 1991.

villes dont la vitalité économique était étroitement liée aux travaux de la mer, alors que Rossano Pazzagli et Maria Sirago sont intéressés par les effets de la hausse de tourisme balnéaire⁵³. Les articles récents inclus dans «*Ricchezza del mare, ricchezza del mare*» comprennent de nouvelles recherches sur des localités des côtes adriatique et tyrrhénienne⁵⁴. Le financement d'entreprises maritimes de petite envergure à travers les échanges marins n'a pas soulevé beaucoup d'intérêt⁵⁵, alors que plusieurs études se concentraient sur l'histoire du Droit maritime⁵⁶.

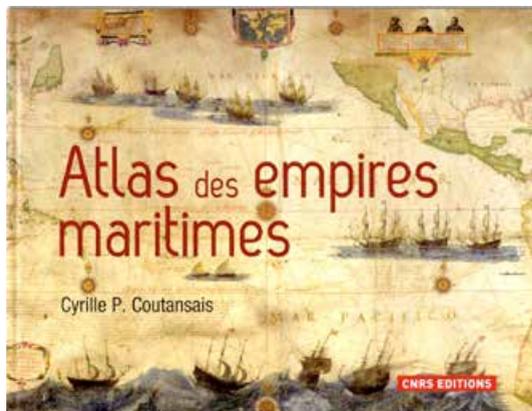
⁵³ Annunziata Berrino, "I sorrentini e il mare," dans *A vela e a vapore*, a cura di P. Frascani, *cit.*, 29-53; Giuseppe Di Taranto, *Procida nei secoli XVII-XIX*, Librairie Droz, Genève 1985; également *Barche e gente dell'Adriatico*, a cura di Umberto Spadoni, Cattolica 1985; Bruno Balsamo, *L'Associazione Marittima di Mutuo Soccorso tra Capitani (Meta) in un racconto di Michele Patuzzo, ufficiale di Marina e scrittore*, Meta 2009; Biagio Passaro, *Mobilità delle popolazioni costiere del Mediterraneo. Il caso di una famiglia sorrentina a Corfù nella prima metà del XIX secolo*, e Massimo Maresca, *Il Museo 'Mario Maresca' a Meta. Una testimonianza delle attività marittime nella Penisola sorrentina nel XIX secolo*, tous deux publiés dans *Making waves in the Mediterranean*, ed. by M. D'Angelo, G. Harlaftis and C. Vassallo, *cit.*, 253-266 et 267-280; Rossano Pazzagli, *Terra di mare. Le origini del turismo balneare a San Vincenzo*, Nexmedia, Campiglia Marittima 2011; R. Pazzagli, *Mare di gente. L'età del turismo di massa a San Vincenzo*, Nexmedia, Campiglia Marittima 2013; Maria Sirago, *Matilde Serao e il "saper vivere... marino". La balneazione a Napoli tra Ottocento e Novecento*, La Quercia, Napoli 2010; M. Sirago, *La scoperta del mare. la nascita e lo sviluppo della balneazione a Napoli e nel suo Golfo tra '800 e '900*, Edizioni Intra Moenia, Napoli 2013.

⁵⁴ Marco Moroni, Tra "relitti di mare" e paludi costiere: nascita di una comunità di pescatori a San Benedetto del Tronto (secoli XVI-XVIII), dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 1041-1056; Paola Nardone, "L'economia delle comunità abruzzesi lungo la costa dell'Adriatico", *ibid.*, 441-460; Luciano Palermo, "Economie marittime e insediamenti umani sulle coste tirreniche dello Stato della Chiesa tra XVII e XVIII secolo", *ibid.*, 461-487

⁵⁵ Giorgio Coen, "Il contratto di cambio marittimo nella piazza di Ancona attraverso gli atti notarili," *Quaderni storici* (1967), 66-77.

⁵⁶ Cesare M. Moschetti, "Gli studi di storia del diritto marittimo in Italia," dans *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio, *cit.*, 289-344; Vito Piergiovanni, "La storiografia del diritto marittimo," dans *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, *cit.*, 1-10; Vito Piergiovanni, "Le regole marittime internazionali del Mediterraneo tra consuetudini e statuti", dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 1155-1167.

Comme l'a fait remarquer Elisabetta Tonizzi, la politique portuaire après l'Unification de l'Italie n'a en fait guère intéressé les chercheurs, et l'histoire d'une politique portuaire nationale, et du soutien public du commerce maritime et de la construction navale, élément clef de la «politique maritime» de l'Italie, attend toujours une étude générale⁵⁷.



6. Ports et systèmes portuaires.

Dans une perspective plus large, le “système portuaire” est également étudié en tant que lien entre le port principal et les ports plus petits d'une même région géographique⁵⁸.

De nombreuses études sont consacrées à certains ports et à leurs systèmes portuaires. Certaines des recherches les plus récentes traitant des Etats italiens avant l'Unification (1861) se concentraient sur la République de Gênes (annexée en 1815 par le royaume de Sardaigne), le Grand-Duché de Toscane, les Etats pontificaux, les royaumes de Naples et de Sicile (après 1815 le royaume des Deux Siciles), la république de

⁵⁷ Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, 3 vols., BIM, Roma 1966-1973; Maria Ottolino, “Navigazione commerciale e politica portuale in Italia (1861-1880)”, dans Istituto Formazione Operatori Aziendali (Ifoa), *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, Analisi, Bologna 1986, 407-417; Andrea Giuntini, “Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale,” dans *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, a cura di Franco Amatori, Duccio Bigazzi, Renato Giannetti e Luciano Segreto, Einaudi, Torino 1999, 551-616.

⁵⁸ Par exemple: *Il sistema portuale della Repubblica di Genova (secc. XIII-XVIII)*, a cura di Giorgio Doria e Paola Massa Piergiovanni, Società ligure di storia patria, Genova 1988; *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro. Atti del convegno di studi (Ancona, 8-9 aprile 2011)*, a cura di Gabriella Garzella, Pacini Editore, Pisa 2011.

Venise (annexée en 1797 par l'Autriche), et le port de Trieste (très tardivement italien, depuis 1918 seulement, mais par le passé un élément majeur du réseau commercial italien)⁵⁹.

La recherche sur les ports italiens après l'Unification a donné lieu à une analyse comparative dans une monographie publiée par *Memoria e Ricerca*, No. 11 (2002) sur les *Porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX)*. Sur les ports italiens au cours de l'époque contemporaine, il existe bien sûr une littérature considérable, qui se limite pourtant généralement à une perspective locale, ou tout au plus régionale⁶⁰. A ce

⁵⁹ Pour un survol jusqu'aux années 1980, voir dans *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio, *cit.*: Giorgio Felloni, "La storiografia marittima su Genova in età moderna," 29-46; Ugo Marchese, "Qualche spunto sulla storiografia marittima genovese relativa all'800," 47-52; Marcello Berti, "La storiografia marittima sulla Toscana (1950-1984)," 53-72; Ciro Manca, "La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa," 73-94; Giovanna Motta, "La storiografia marittima siciliana," 95-122; Sergio Anselmi, "Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale: bilancio di studi, problemi, metodi, programmi," 125-150; Ugo Tucci, "La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia," 151-173; Giovanni Panjek, "La storiografia marittima su Trieste negli ultimi 40 anni (secoli XVI-XIX)," 175-234; Tommaso Fanfani, "Riflessioni sulla storiografia marittima triestina," 235-239. Pour la période post-années 1980, voir *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, *cit.*: Paola Massa Piergiorganni, "La Repubblica di Genova", 11-20; Giuseppe Bracco, "Il litorale sabauda," 41-44; Giovanni Panjek, "Trieste e il litorale," 75-101; Giovanni Zalin, "Considerazioni sulla storiografia marittima veneziana tra Basso Medioevo e Settecento," 121-154; Marcello Berti, "La storiografia marittima sulla Toscana (1984-1999)," 179-235; Luciano Palermo, "La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa (1980-2000)," 253-268; Paolo Frascani, "La storia marittima del Mezzogiorno," 297-314; Giuseppe Barbera Cardillo, "Il Regno di Sicilia," 337-350; Giuseppe Doneddu, "La storiografia marittima sul Regno di Sardegna," 351-366.

⁶⁰ "Porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX)", a cura di M. Elisabetta Tonizzi, *Memoria e Ricerca*, n. 11 (2002). Sur les ports ligures voir Giorgio Doria, "Il ruolo del sistema portuale ligure nell'industrializzazione dell'Italia nord-occidentale (1750-1918)," dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 49-284; Ugo Marchese, "Economia e sistema portuale," dans *La Liguria*, a cura di Antonio Gibelli e Paride Rugafiori, Einaudi, Torino 1994, 727-775. Pour la Toscane et les Abruzzes, voir Giuseppe Conti, "Livorno da centro mercantile a centro industriale e la 'diversità' con il resto della Toscana tra 800 e 900," dans *Fra Spazio e Tempo*, a cura di I. Zilli, *cit.*, 167-186; Ezio Ferrante, "Contributo allo studio della portualità abruzzese tra Ottocento e Novecento," *Proposte e Ricerche* (1996), 94-102. Voir aussi Guglielmo Evangelista, *Storia delle capitanerie di porto. Duemila anni di amministrazione marittima e portuale in Italia. Procuratores, Consoli del mare, Capitanerie di porto*, Genova 2008;

jour, la seule étude complète des ports italiens après l'Unification est l'oeuvre déjà ancienne menée par Gino Barbieri dans les années 1950, tandis que le rôle joué par la mer et les ports dans l'industrialisation italienne a été mis en lumière par Vera Zamagni en 1998⁶¹.

Venise, Trieste, Gênes et Livourne ont toujours joui d'une position privilégiée dans l'historiographie maritime, et des recherches récentes sur ces ports tendent à élargir cet horizon⁶². En ce qui concerne Venise, d'après Ugo Tucci, le vingtième siècle "représenta une saison heureuse pour l'historiographie" en ce que "de nombreuses études, dont beaucoup d'entre elles étaient remarquables" furent publiées⁶³. Si la période la plus étudiée reste le 16^e siècle, certaines publications cherchent une perspective plus large en retraçant les raisons de l'ascension de Venise depuis le Moyen-Âge, et celles de sa chute entre les XVIII^e et XIX^e siècles – notamment les œuvres de Lane, Tenenti, Tucci, ...⁶⁴. Les études sur la région vénitienne peuvent aussi concerner Trieste, devenue port franc en 1719, car ce port des Habsbourg représenta le centre émergent dans une région maritime qui assistait au déclin implacable de Venise⁶⁵.

Giancarlo Monina, *La grande Italia marittima. La propaganda navalistica e la Lega navale italiana 1866-1918*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2009.

⁶¹ Gino Barbieri, *I porti d'Italia*, Pironti, Napoli 1959; Vera Zamagni, "Industrialization and the Sea," dans *Italy's Sea. Problems and Perspectives*, a cura di Luciano Buzzetti, Società Geografica Italiana, Roma 1998, 111-117.

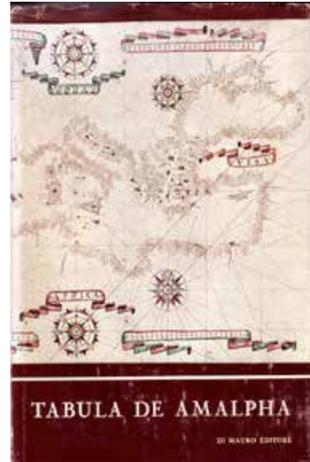
⁶² Par exemple: *Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età moderna*, a cura di Raffaele Belvederi, Università di Genova 1983; "Rapporti del porto di Livorno con Ragusa e le città dell'Adriatico Orientale (secoli XVI-XVIII). Atti del Convegno di studi," *Studi Livornesi* (1988).

⁶³ Ugo Tucci, "La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia" dans *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio, *cit.*, 151.

⁶⁴ *Ibidem*. Parmi les innombrables références, voir au moins Frederic C. Lane, *Venice and History*, Baltimora 1966; Ugo Tucci, *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Il Mulino, Bologna 1981; "Il mare", a cura di Alberto Tenenti e Ugo Tucci, dans *Storia di Venezia*, vol. 12, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma 1991; Alberto Tenenti, *Venezia e il senso del mare*, Guerini, Milano 1999; Elisabeth Crouzet-Pavan, *Venezia trionfante. Gli orizzonti di un mito*, Einaudi, Torino 2001.

⁶⁵ Fulvio Babudieri, *Industria commercio e navigazione a Trieste e nella Regione Giulia. Dall'inizio del Settecento ai primi anni del Novecento*, Archivio economico dell'unificazione italiana, Milano 1982; Ugo Cova, *Commercio e navigazione a Trieste da Maria Teresa al 1915*, Del Bianco, Udine 1992; Michela Dal Borgo e Guglielmo

Depuis un siècle, la quantité et la qualité de l'historiographie maritime traitant de Gênes sont en nette croissance. Il faut rappeler que Gênes était en 1861 le port le plus important d'Italie pour le trafic des voyageurs comme pour les navires de commerce. Dans une excellente présentation bibliographique allant jusqu'aux années 1980, Giorgio Felloni retrace le développement du commerce génois pendant la République, aussi complètement que Paola Massa analyse les études les plus récentes menées sur l'époque moderne⁶⁶. Les systèmes portuaires de Ligurie à l'époque contemporaine ont principalement été étudiés par Giorgio Doria et Ugo Marchese dans les années 1990⁶⁷.



Zanelli, Zara. *Una fortezza, un porto, un arsenale. Secoli XV-XVIII*, Viella, Roma, 2008; Laura Cerasi, Rolf Petri e Stefano Petrunaro, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Viella, Roma 2008.

⁶⁶ Giuseppe Felloni, "La storiografia marittima su Genova," dans *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio, *cit.*, 29-46; P. Massa Piergiovanni, "La Repubblica di Genova," dans *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, *cit.*, 11-20. Voir Ugo Marchese, *Il porto di Genova dal 1815 al 1891*, Archivio storico dell'unificazione italiana, Roma 1959; Domenico Giuffrè, "Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio 1495-1537," dans *Studi in onore di A. Fanfani*, Giuffrè, Milano 1962, V, 113-241; *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, a cura di Luigi Bulferetti e Claudio Costantini, Giuffrè, Milano 1967; Edoardo Grendi, "Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento," *Rivista storica italiana*, LXXX (1968); Ennio Poleggi, *1128-2000. Il porto di Genova*, Sagep, Genova 1971; Giovanni Assereto, "Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna," dans *I porti come impresa economica*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 271-306; *Storia di Genova. Europa Mediterraneo Atlantico*, a cura di D. Puncuh, Società ligure di storia patria, Genova 2003; Luisa Piccinno, "Città portuale e interessi privati: i progetti di ampliamento del porto franco di Genova tra '600 e '700", dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 773-794.

⁶⁷ Giorgio Doria, "Il ruolo del sistema portuale ligure nell'industrializzazione dell'Italia nord-occidentale (1750-1918)," dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 49-284; Ugo Marchese, "Economia e sistema portuale," dans *La Liguria*, a cura di A. Gibelli e P. Rugafiori, *cit.*, 727-775.

L'historiographie maritime traitant de Livourne nous a donné une série d'études historiques, principalement sur le thème du commerce international. Fondée par les Médicis au milieu du XVI^e siècle, Livourne est l'exemple typique de ces ports francs qui prospérèrent pendant toute l'époque moderne grâce à la politique du Grand Duché de Toscane (neutralité, tolérance religieuse) et qui attirèrent les navires et négociants étrangers. Depuis les recherches effectuées par Fernand Braudel et Ruggiero Romano dans les années 1950, les études se sont surtout articulées autour des activités des communautés juives, qui ont contribué au développement du commerce avec les ports méditerranéens, et de celles des Anglais, qui firent de Livourne la plaque tournante du commerce britannique en Méditerranée occidentale. Après 1865, Livourne perdit son statut de port franc mais, ayant su réussir sa transition pour passer du statut de port de commerce à celui de centre industriel, elle reste aujourd'hui l'un des ports les plus importants de la Méditerranée⁶⁸.

Le commerce maritime de la côte adriatique en général, et celui des Etats pontificaux en particulier, a fait l'objet de recherches menées par

⁶⁸ En plus du livre de Fernand Braudel et Ruggiero Romano, *Navires et Marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, Sevpen, Paris 1951, voir *Livorno e il Mediterraneo in età medicea. Atti del convegno*, Bastogi, Livorno 1978; Carlo Mangio, "Commercio marittimo e reggenza lorenese. Provvedimenti legislativi e dibattito," *Rivista storica italiana* (1978), 898-938; Jean-Pierre Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1674-1815)*, ESI, Napoli 1998; *Merci e monete a Livorno in età granducale*, a cura di Silvana Balbi de Caro, Firenze 1998; Marcello Berti, *Nel Mediterraneo e oltre. Temi di storia e storiografia marittima toscana (secoli XIII-XVIII)*, ETS, Pisa 2000. Sul commercio inglese: *Gli inglesi a Livorno e all'isola d'Elba. Atti del convegno*, Bastogi, Livorno 1980; Gigliola Pagano De Divitiis, "Il porto di Livorno nelle carte della Levant Company," *Economia e storia* (1984), 397-415; G. Pagano De Divitiis, "Il porto di Livorno fra Inghilterra e Oriente," *Nuovi studi livornesi* I (1993), 43-87; Carlo M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio. La 'Sanità' toscana e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo*, Il Mulino, Bologna 1992; Michela D'Angelo, "La British Factory di Livorno tra la Corsica e l'Elba nel 1796," *Rivista di studi napoleonici*, 32 (1999), 161-188; M. D'Angelo, "The British Factory at Livourne: a kind of Chamber of Commerce cum Consulate," dans *Consolati di Mare and Chambers of Commerce*, ed. by Carmel Vassallo, Malta University Press 2000, 113-125.

Sergio Anselmi⁶⁹. Les études sur l'histoire maritime des Etats pontificaux, qui possédaient des mouillages dans les mers tyrrhénienne et adriatique, mais pas de flotte marchande ou militaire, se sont d'abord concentrées sur le port d'Ancône, pour se pencher aujourd'hui sur d'autres sites de moindre importance⁷⁰.

Quant à la Sardaigne, son rôle dans l'histoire maritime est tout à fait secondaire. Pourtant, quelques études récentes analysent la régression de ses activités maritimes pendant la période espagnole, et son difficile processus de modernisation sous le règne de la Maison de Savoie⁷¹.

En ce qui concerne le royaume de Naples, l'historiographie reflète «le conflit entre un site géographique virtuellement favorable et l'incapacité des peuples du sud de l'Italie à prendre une place dans le cercle vertueux

⁶⁹ Sergio Anselmi, *Venezia, Ragusa, Ancona tra '500 e '600*, Deputazione di Storia Patria per le Marche, Ancona 1969; S. Anselmi, *Adriatico. Studi di storia, secoli XIV-XIX*, Clua, Ancona 1991.

⁷⁰ Sur Ancône, voir Alberto Caracciolo, *Le port franc d'Ancône. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII siècle*, Seypen, Paris 1965; Jean Delumeau, *Ancone, trait d'union entre l'Occident et l'Orient à l'époque de la Renaissance*, Beirut 1966; Peter Earle, "The Commercial Development of Ancona 1497-1551," *The Economic History Review*, 1969, 28-44; *Ancona tra Oriente e Occidente. Il Cinquecento*, a cura di Michele Polverari, Amministrazione provinciale, Ancona 1982. En plus de Mariano Gabriele, *I porti dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, Archivio storico dell'unificazione italiana, Roma 1963, voir dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, IV: Giorgio Simoncini, "Porti e politica portuale dello Stato Pontificio dal XV al XIX secolo," 8-79; Luciano Palermo, "I porti dello Stato della Chiesa in età moderna: infrastrutture e politica degli investimenti," 81-150; Giovanna Curcio e Paola Zampa, "Il porto di Civitavecchia dal XV al XVIII secolo," 159-232; Claudio Varagnoli, "Corneto. Il porto clementino," 233-249; Adriano Ghisetti Giavarina, "Da Porto Recanati a Porto d'Ascoli," 251-262; Aloisio Antinori, "Il porto di Fano dal Rinascimento al periodo napoleonico," 263-279; Marinella Pigozzi, "Legazioni di Ferrara e di Romagna. Scali portuali e sbocchi a mare in età moderna," 281-317. Voir aussi Donatella Strangio, "Il porto di Civitavecchia (sec. XVI-XVIII): investimenti e sviluppo economico", dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 761-772.

⁷¹ Giuseppe Doneddu, "Economia di scambio o movimento commerciale? I porti sardi del Settecento tra economia naturale ed economia monetaria," dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 161-174; Giuseppe Cavallo, *Il porto di Cagliari dal Medioevo alla fine del Settecento*, Cagliari 1997.

d'un processus de développement concret, dès le bas Moyen-âge». ⁷² En particulier, les recherches sur les ports et le commerce maritime du sud de l'Italie à l'époque moderne soulignent des retards structurels en termes de développement, et une dépendance économique envers d'autres pays. Des travaux pertinents sur Naples, Salerne et d'autres ports de moindre importance mettent en lumière la nature étonnante d'une large zone commerciale qui joua un rôle double de centre de distribution et de marché de consommation: en 1861, Naples était le port le plus important d'Italie en terme de mouvements de navires ⁷³. Des recherches en archives ont également été entreprises sur les mouillages et le commerce maritime des autres régions du royaume, comme les Abruzzes-Molise, les Pouilles, la Calabre et les côtes du Déroit de Messine au cours du XVIIIe siècle ⁷⁴.

⁷² P. Frascani, "La storia marittima del Mezzogiorno," dans *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, *cit.*, 297.

⁷³ Luigi De Rosa, "Navi, merci, nazionalità, itinerari in un porto dell'età preindustriale. Il porto di Napoli nel 1760," dans *Studi sul Settecento Italiano*, Istituto italiano per gli studi storici, Napoli 1968, 332-417; L. De Rosa, "Napoli porto marittimo," *Nuova rivista storica*, LXXXVI (2002), 545-560; Maria Sirago, "Il porto di Salerno nel 'sistema' portuale del Regno meridionale in età moderna (1503-1806)," *Rassegna storica salernitana*, 21 (1994), 103-151; M. Sirago, "Il cambiamento della tecnologia nautica e la trasformazione dei porti del Regno di Napoli tra '700 e '800", *Risorgimento e Mezzogiorno*, n. 39/40 (2009), 125-149; et dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, II: Giorgio Simoncini, "I porti del Regno di Napoli dal XV al XIX secolo," 1-37; Maria Pessolano, "Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII," 67-123; Alfredo Buccaro, "I porti flegrei e l'alternativa allo scalo napoletano dal XVI al XVIII secolo," 125-154; M. Sirago, "Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatoi ed approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo," 329-433.

⁷⁴ Ainsi que les essais de Maria Pessolano, "Il sistema portuale abruzzese-molisano dal Viceregno all'Unità," de Filomena Fiadino, "I porti delle province pugliesi fra Settecento e Ottocento" et de Clementina Barucci, "I porti delle Calabrie in periodo borbonico", tous trois publiés dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, II, 155-194, 195-259 et 261-318, voir Costantino Felice, *Porti e scafi. Politica ed economia sul litorale abruzzese molisano 1000-1980*, Cannarsa, Vasto 1983; Ezio Ferrante, "Contributo allo studio della portualità abruzzese tra '800 e '900," *Proposte e Ricerche* (1996), 94-102; Antonino Orlando, *Mercatura e porti in età moderna. L'Abruzzo Adriatico*, Il Torcoliere, Vasto 2011, Maria Antonietta Visceglia, "Il commercio dei porti pugliesi nel Settecento. Ipotesi di ricerca," dans *Economia e classi sociali nella Puglia moderna*, Guida, Napoli 1976; Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento. 'Feluche' e 'venturieri' nel Mediterraneo*, *cit.*; G. Cingari, "I traffici tra

La Sicile n'a pas bénéficié d'une historiographie maritime abondante, mais ces dernières années ont vu des développements positifs. Les recherches les plus récentes, précédées par le travail précurseur de Carmelo Trasselli, esquissent un tableau bien structuré de l'économie maritime de l'île, et mettent en lumière les conditions et contradictions du commerce sicilien de l'époque moderne⁷⁵. De façon plus détaillée, le port de Messine, grâce à sa situation géographique et à son statut de port franc, devenait un centre commercial entre les Méditerranée orientale et occidentale⁷⁶. Il reste néanmoins que des études de cas, comme celles

l'area calabro-sicula e la costa orientale adriatica nel '700," *Archivio Storico Sicilia Orientale*, LXXV (1979), 277-296; Gaetano Cingari, "Uomini e navi nell'area dello Stretto di Messina nel '700", dans *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di R. Ragosta, *cit.*, 1003-1029; *La città e il mare. La storia, l'attività marittima e la costruzione del fronte a mare di Reggio Calabria sulla riva dello Stretto*, a cura di Renato Giuseppe Laganà, Gangemi, Roma-Reggio Calabria 1988.

⁷⁵ Carmelo Trasselli, "Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Sicile," dans *Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen-Age au XVIII siècle*, Sevpen, Paris 1962, 105-119; C. Trasselli, "Porti e scali in Sicilia dal XV al XVII secolo," dans *Les grandes escales*, Bruxelles 1972, 257-278; C. Trasselli, "Le routes sicilienne du Moyen-âge au XIX siècle," *Revue historique*, 98 (1974), 27-44; Franco Benigno, "Le 'Risposte ai quesiti del console Balbiani' di Carlantonio Broggia: spunti per un'analisi del commercio marittimo siciliano," *Archivio Storico Sicilia Orientale*, 1981, 447-462; et dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, III: Giorgio Simoncini, "La Sicilia marittima tra XV e XIX secolo," 9-69; Michela D'Angelo, "Porti e traffici marittimi in Sicilia fra Cinquecento e Seicento," 71-110; Rosario Battaglia, "Attività commerciali nei porti della Sicilia fra Settecento e Ottocento," 111-157.

⁷⁶ Carmelo Trasselli, "Il traffico del porto di Messina nel 1587," *Economia e storia*, 1955, 453-461; Liliana Iaria, "Il porto di Messina tra Austriaci e Borboni," *Atti Accademia Zelantea* (1983), 157-210; Rosario Battaglia, *Porto e commercio a Messina 1840-1880*, Editori meridionali riuniti, Reggio 1977; R. Battaglia, *L'ultimo splendore. Messina tra rilancio e decadenza 1815-1920*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2003; Maria Giuffrè, "L'isola e il mare: il porto di Messina e altri porti," dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, III, 193-238; Michela D'Angelo, "Aspetti commerciali e finanziari in un porto mediterraneo: Messina (1795-1805)," *Atti Accademia Peloritana*, LV (1979), 201-247; M. D'Angelo, *Tra Messina e «li Mari Neri». Navi, merci e marinai (1787-1806)*, dans *Mediterraneo e/è Mar Nero*, a cura di Luigi Mascilli Migliorini e Mirella Mafri, ESI, Napoli 2012, 91-138; M. D'Angelo, *Navigando tra due Stretti (1800-06). Navi, merci e mercanti tra Messina e i Dardanelli*, dans *Sguardi mediterranei tra Italia e Levante (XVII-XIX secolo)*, a cura di Mirella Mafri e Carmel Vassallo, Malta University Press 2012, 83-99. Voir aussi les essais publiés dans *Making*

traitant de Palerme et de Trapani, révèlent le rôle de plus en plus subalterne de la Sicile: elle exportait des matières premières telles que la soie et le sel, qui furent par la suite exportées, pour les voyages de retour, par les Européens du Nord sous la forme d'étoffes de soie et de poisson salé pour la consommation sicilienne⁷⁷.

Dans l'analyse des ports et des routes maritimes commerciales, une attention particulière est portée au commerce extérieur et, plus généralement, aux politiques commerciales des Etats avant l'Unification⁷⁸. Dans ce cadre, les relations commerciales avec la

waves in the Mediterranean, ed. by M. D'Angelo, G. Harlaftis and C. Vassallo, *cit.*: Anna Maria Prestianni Giallombardo, *Lo Stretto e il porto di Messina nell'antichità (età greca)*, 571-594; Maria Cannatà Fera, *Zancle città bellissima*, 595-599; Maria Caccamo Caltabiano, *The coins of the Straits: images and symbols of the political identity of Messana and Rhegion in the Vth century BC*, 601-603; Antonio Pinzone, *Le port de Messine à l'époque romaine*, 605-611; Rosa Santoro, *The damned charm of Scylla and Charybdis*, 613-620; Enrico Pispisa, *Il porto di Messina dall'XI al XV secolo*, 621-626; Salvatore Bottari, *The port of Messina, 1591-1783*, 627-650; Michela D'Angelo, 'The Emporium of Trade of the Two Seas': *The re-launching of the port of Messina, 1784-1815*, 651-667; Rosario Battaglia, *Il porto e la città di Messina tra rilancio e decadenza (1815-1920)*, 669-678; M. Gabriella Adamo, *Le Port de Messine, l'emplacement du Phare et le Déroit à travers les témoignages de quelques écrivains et 'chroniqueurs' français au tournant de 1860*, 679-690; Maria Teresa Di Paola, *Tra mare e terra. Il porto di Messina all'alba del XX secolo*, 691-712; Lucrezia Lorenzini, *Le Déroit de Messine et la métaphore de l'existence*, 713-718.

⁷⁷ Arianna Delle Vedove, "Il traffico del porto di Palermo dal 1790 al 1815," *Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria*, I (1956), 51-81; Nicole Gotteri, "Gens, navires et marchandises à la Douane de Palerme (1600-1605)," *cit.*; Giovanni Cardamone e Maria Giuffrè, "La città e il mare: il sistema portuale di Palermo," dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, III, 159-192; *Il porto di Catania. Storia e prospettive*, a cura di Antonio Coco e Enrico Iachello, Lombardi, Siracusa 2003; Elena Flavia Castagnino Berlinghieri e Carmelo Monaco, *Il sistema portuale di Catania antica. Studi interdisciplinari di geo-archeologia marittima*, Serra, Pisa-Roma 2008.

⁷⁸ Voir Ruggiero Romano, *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIII^e siècle*, Armand Colin, Paris 1951; Augusto Graziani, *Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie dal 1832 al 1858*, Archivio storico unificazione italiana, Roma 1960; Vincenzo Giura, *Russia, Stati Uniti d'America e Regno di Napoli nell'età del Risorgimento*, ESI, Napoli 1967; Antonio Di Vittorio, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli 1707-1734*, Giannini, Napoli 1969-73; A. Di Vittorio, *Il commercio tra Levante ottomano e Napoli nel secolo XVIII*, Giannini, Napoli 1979; Orazio Cancila, "Commercio estero (secoli XVI-XVIII)," dans *Storia della Sicilia*,

Grande-Bretagne ont reçu davantage de soins que le commerce avec d'autres régions. Une série d'études s'est focalisée sur les activités des négociants étrangers, particulièrement les négociants anglais résidant dans les ports de Livourne, Gênes, Naples et en Sicile⁷⁹.

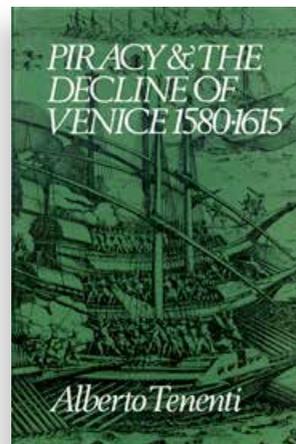
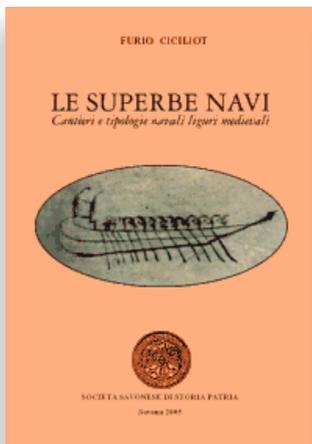
Ediz. Storia di Napoli e della Sicilia, Napoli 1978, VII, 150-161; Maria Luisa Cavalcanti, *Le relazioni commerciali tra il Regno di Napoli e la Russia 1767-1815*, Librairie Droz, Genève 1979; Cesare Ciano, *Navi, mercanti e marinai nella vita mediterranea del Cinque-Seicento*, Livorno 1991; Rosario Battaglia, *Stelle e strisce sotto la Lanterna. Il commercio tra Stati Uniti e Genova 1813-1861*, Edas, Messina 1999; *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo*, a cura di Mirella Mafriaci, Rubbettino, Soveria Mannelli 2005; Gigliola Pagano de Divitiis, "Mediterraneo e Nord Europa fra '500 e '700: scambi commerciali e scambi culturali", dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 81-114.

⁷⁹ Sur le commerce anglais avec les ports italiens, voir Gigliola Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del '600. Navi, traffici, egemonie*, Marsilio, Venezia 1990; Edoardo Grendi, "Sul commercio anglo-italiano del Settecento. Le statistiche dei Customs", *Quaderni storici*, 1992, 263-275; *L'Italia del secondo Settecento nelle relazioni segrete di William Hamilton, Horace Mann e John Murray*, a cura di Gigliola Pagano De Divitiis e Vincenzo Giura, ESI, Napoli 1997; Michela D'Angelo, "In the 'English' Mediterranean (1511-1815)", *Journal of Mediterranean Studies*, 2002, 271-285. Au sujet de Gênes, voir E. Grendi, "Gli inglesi a Genova (secoli XVII-XVIII)", *Quaderni storici*, 2004, 241-278. Sur Livourne, voir *Gli inglesi a Livorno e all'isola d'Elba*, *cit.*; Carlo M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio. La 'Sanità' toscana e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo*, Il Mulino, Bologna 1992; G. Pagano de Divitiis, "Il porto di Livorno nelle carte della Levant Company", *Economia e storia*, 1984, 397-415; G. Pagano de Divitiis, "Il porto di Livorno fra Inghilterra e Oriente", *Nuovi studi livornesi*, 1993, 43-87; M. D'Angelo, "La British Factory di Livorno tra la Corsica e l'Elba nel 1796", *Rivista di studi napoleonici*, 32 (1999), 161-188; M. D'Angelo, "The British Factory at Leghorn: a kind of Chamber of Commerce cum Consulate," *cit.*, 113-125; M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Livorno 1573-1737*, Istituto di studi storici "Gaetano Salvemini", Messina 2004. Sur Naples et l'Italie du sud, voir G. Pagano De Divitiis, "Il Mezzogiorno d'Italia e l'espansione commerciale inglese", *Archivio storico province napoletane XXI* (1982), 125-151; G. Pagano De Divitiis, "Il Mediterraneo nel XVII secolo: l'espansione commerciale inglese e l'Italia", *Studi Storici*, 1986, 109-148; Eugenio Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo. Le relazioni economiche*, Jovene, Napoli 1991; Barbara Dawes, *British merchants in Naples 1820-1860*, ESI, Napoli 1991. Sur la Sicile, voir Rosario Battaglia, *Sicilia e Gran Bretagna. Le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Giuffrè, Milano 1983; M. D'Angelo, *Mercanti inglesi in Sicilia 1806-1815*, Giuffrè, Milano 1988; Rosario Lentini, "La presenza degli inglesi nell'economia siciliana", dans *La storia dei Whitaker*, a cura di Raleigh Trevelyan, Sellerio, Palermo 1988, 115-146.

7. “La Mer ne touche pas Naples”.

“La Mer ne touche pas Naples”. C’est le titre paradoxal d’un livre célèbre de l’écrivain Anna Maria Ortese (*Il mare non bagna Napoli*, 1953). Il se peut que la mer ne touche pas non plus l’Italie, car aujourd’hui encore, l’histoire maritime ne semble guère solliciter la majorité des historiens italiens.

Un certain nombre d’entre eux semble pourtant se rapprocher d’une histoire maritime qui, comme l’a écrit Gelina Harlaftis, «ne traite pas du *res gestae* ou de grandes figures historiques, mais plutôt des millions de marins inconnus, de marchands et de constructeurs de navires; de cargaisons de poisson salé, de blé, de bois d’œuvre, de produits coloniaux, d’esclaves et d’émigrants: en fait de tous les hommes et marchandises qui décidaient du sort économique des terres rangées autour de l’océan, ainsi que du sort de tous ceux qui écrivaient chaque jour l’histoire en navigant, et qui l’écrivent encore aujourd’hui⁸⁰». Lentement, mais sûrement, l’histoire maritime italienne s’embarque vers ces questionnements.



⁸⁰ Gelina Harlaftis, “Storia marittima e storia dei porti,” *Memoria e Ricerca*, 11 (2002), 6.





Raffaello, Battaglia di Ostia, Stanze del Vaticano, 1514



Storia antica e medievale



(Fig. 3.) Bireme.



(Fig. 4.) Trième.



(Fig. 5.) Quadrième.



(Fig. 6.) Quinquerème.



(Fig. 7.) Hexarème.

L'ipotesi di Auguste du Sein (1864)
circa la disposizione dei rematori nei vari tipi di navi antiche

Vessillo Azzurro

La strategia navale di Agrippa

in tre guerre marittime e per la pace augustea

di Domenico Carro



1. Premessa

Nell'ambito delle celebrazioni del bimillenario della morte di Augusto (19 agosto 14 d.C.) è stata allestita a Roma una pregevole mostra, il cui catalogo ha incluso, oltre all'illustrazione del ricco materiale esposto, anche un'ampia serie di saggi scientifici intesi a fornire un'aggiornata rassegna delle odierne conoscenze e valutazioni sul fondatore dell'Impero e sulla sua opera, con prevalente attenzione agli aspetti politici, sociali ed artistici¹. Di conseguenza, ad eccezione dell'esposizione dei tre raffinati rilievi di Medinaceli raffiguranti la battaglia di Azio, non vi è stato spazio per gli eventi di storia navale che hanno reso possibile l'instaurazione della pace augustea.

Questo saggio prende quindi in considerazione proprio tali eventi, che si sono sviluppati nell'arco di tre guerre marittime combattute da Marco Agrippa, fraterno amico d'infanzia e principale collaboratore del giovane Ottaviano in tutte le fasi della sua folgorante ascesa. Non si tratta tuttavia di una semplice rievocazione celebrativa di fatti universalmente noti: purtroppo, le poche fonti letterarie antiche che ci sono pervenute attraverso i secoli hanno lasciato aperte varie aree di dubbio anche per questo importante periodo storico, la cui fase culminante (Azio) è stata pertanto

Nell'immagine: Agrippa con la corona navale e murale
(Classical Numismatic Group Inc., wiki commons)

¹ *Augusto*, a cura di Eugenio La Rocca... [et al.], Milano, Mondadori Electa, 2013

oggetto – a partire dal ‘900 – delle più disparate ed ondivaghe interpretazioni².

Mito, ideologia e propaganda sono le tre parole chiave immancabilmente presenti nella quasi totalità dei testi moderni che si occupano, a vario titolo, della figura di Cesare Ottaviano, poi Cesare Augusto. Si registra in effetti una sostanziale omologazione del linguaggio soprattutto su quei tre vocaboli semanticamente acidi, che sottintendono una sistematica manipolazione della realtà da parte del principe. Questo anomalo e cristallizzato conformismo si è riflesso nella storiografia, facendola spesso apparire dogmatica e paranoicale anche nel valutare gli eventi bellici dell’ultimo periodo della repubblica e nel censurarne le fonti sospettate di allineamento all’ufficialità augustea³.

Oltre al pregiudizio, ben poco propizio ad un’analisi distaccata ed equilibrata, altre tre difficoltà hanno penalizzato la ricostruzione storica delle guerre marittime di Ottaviano: la cronica scarsità di dati su tutto ciò che è avvenuto per mare in epoche remote⁴, una diffusa incompetenza sulle

² “*Actium. Une littérature surabondante a été écrite sur le sujet, qu'elle n'a pas toujours contribué à éclairer, la polémique l'emportant souvent sur un examen sérieux des textes, qui ont servi de point de départ à de nombreuses reconstitutions de la bataille.*” (M. Reddé, *Mare Nostrum - Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la Marine Militaire sous l'Empire Romain*, Roma, École Française de Rome, 1986, p. 341). Le interpretazioni più diversificate sono quelle contenute nei seguenti testi, ai quali si sono allineati con varie sfumature quasi tutti gli studiosi successivi: A. Ferrabino, *La battaglia d'Azio*, in “Rivista di filologia e d'istruzione classica”, 1924, pp. 433-72; W.W. Tarn, *The Battle of Actium*, in “Journal of Roman Studies”, 21, 1931, pp. 173-99; M.A. Levi, *La battaglia d'Azio*, in “Athenaeum: studi periodici di letteratura e storia”, gen.1932, pp. 3-21; G. W. Richardson, *Actium*, in “The Journal of Roman Studies”, Vol. 27, Part 2, 1937, pp. 153-64.

³ Il Richardson (cit., pp. 161-2 e nota 32) ha tuttavia criticato tali eccessi, concludendo con questa domanda retorica: “*Was either censorship or propaganda practised to this extent in Augustan Rome?*”

⁴ Vi è una causa fisica: “*les catastrophes navales ne laissent aucun vestige... et l'onde sans topographie ne restitue jamais son secret.*” (R. Milan, *Les vagabonds de la gloire. III, Matelots aériens*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1919, pp. 2-4) ed una comportamentale: “*naval affairs were, as they still are, shrouded by a veil of mystery to all landsmen, while military affairs blare forth a presumptuous priority. In the ancient, as in the modern world, the navy is the silent service. It does not trumpet its services.*” (J.H. Rose,

questioni navali⁵ e l'eccessiva concentrazione dell'attenzione degli studiosi su dettagli tattici, a scapito della visione strategica.

Per superare i predetti ostacoli conviene procedere con mente sgombrata da preconcetti, avvalendosi di altri dati⁶ oltre a quelli finora considerati e riesaminando gli eventi sotto l'ottica navale, marittima e strategica, nello spirito di fornire il contributo interpretativo evocato da Alberto Santoni⁷.



Prore di navi da guerra romane. Esse erano leggere e dotate, da questa battaglia in poi, di "rampone". Bassorilievi in marmo dei Musei Capitolini di Roma (foto di D. Carro)

The Mediterranean in the ancient world, London, Cambridge University Press, 1933, p. 153).

⁵ "si l'on ne sait pas la langue maritime, il est impossible de faire quelque chose de raisonnable sur la marine." (A. Jal, *Glossaire nautique*, Paris, F. Didot frères, 1848, p. 9).

⁶ Dati desumibili da fonti papirologiche, numismatiche ed evidenze archeologiche: i più importanti sono specificati nel paragrafo 2, mentre ad altri si accenna nel resto del testo.

⁷ "Pur senza accettare gli eccessi dei «navalisti» accaniti, che attribuiscono sempre e comunque chiavi di lettura marittima agli avvenimenti del passato, non esitiamo a sostenere che la storia navale possa fornire un grosso contributo all'interpretazione di numerose vicende di politica interna e internazionale." (A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Roads ...*, Milano, Mursia, 1990, p. 5)

2. Scenario, attori, testimonianze

Lo scenario iniziale è quello di un Mediterraneo le cui sponde erano solo parzialmente sotto il dominio di Roma, mentre le acque erano fuori controllo. Dopo la sconfitta di Bruto e Cassio, infatti, gran parte dei resti delle loro possenti flotte erano affluite in ordine sparso presso Sesto Pompeo, cui il Senato aveva improvvidamente attribuito il comando di tutte le forze navali, non immaginando ch'egli potesse darsi alla pirateria *pro domo sua*.

Gli attori sono i giovanissimi coetanei Ottaviano ed Agrippa, appena diciannovenni alla morte di Cesare: di quest'ultimo il primo fu non solo l'erede legale ma anche quello spirituale, per quanto concerne la tutela dell'Italia e dell'Occidente⁸. Per genialità strategica, il più dotato fu invece Agrippa, particolarmente attento anche alla geografia dei teatri operativi⁹.

Per la ricostruzione degli eventi dobbiamo innanzi tutto basarci sulle fonti letterarie antiche, incluse quelle poetiche¹⁰, seppur talvolta sopravvalutate¹¹, talaltra ingiustamente disprezzate¹². Altri scritti d'interesse si

⁸ Cfr. G. Zecchini, *Augusto e l'eredità di Cesare*, in "Cesare: precursore o visionario? Atti del Convegno internazionale ...", a cura di G. Urso, Pisa, ETS, 2010, p. 55.

⁹ Cfr. A. Grilli, *La geografia di Agrippa*, in "Il bimillenario di Agrippa", Genova, Dipartimento di archeologia, filologia classica e loro tradizioni, 1990, p. 135.

¹⁰ "La versione dei poeti ... può servire ad illuminare e ad integrare" quelle storiografiche (M.L. Paladini, *A proposito della tradizione poetica sulla battaglia di Azio*, Bruxelles, Latomus, 1958, p. 47, nota 1)

¹¹ Nei poeti del secolo di Augusto si è creduto di poter trovare testimonianze spontanee, non ancora troppo contaminate dalle presunte manipolazioni propagandistiche. Con tale approccio quattro versi piuttosto oscuri di Orazio sono stati interpretati come prova di un ipotetico tradimento incoerente con le fonti storiografiche. Questo assunto, che aveva riscosso molto credito, è stato del tutto superato dalla successive interpretazioni: cfr. M.L. Paladini, cit., pp. 21-3, e L. Braccesi, *Orazio e il motivo politico del Bellum Actiacum*, in "La parola del passato", fasc. 114, 1967, p. 177. Va anche detto che la fonte contemporanea non ha sempre la migliore visione degli eventi storici in atto: R.A. Gural, *Actium and Augustus - The politics and emotions of civil war*, Ann Arbor, The University of Michigan Press, 1995, pp. 289-90.

sono aggiunti negli anni recenti grazie all'analisi di fonti papiracee, mentre nuovi elementi sono stati tratti dall'esame di fonti epigrafiche e numismatiche¹³.

Dei dati ancor più interessanti sono scaturiti dall'analisi condotta negli ultimi decenni su delle evidenze archeologiche precedentemente trascurate. Non si tratta di reperti subacquei, come i rostri della battaglia delle Egadi, ma di un sito terrestre: l'imponente monumento celebrativo della vittoria navale di Azio fatto erigere da Augusto davanti a Nicopoli, nell'area in cui egli stesso aveva posto il suo quartier generale¹⁴. Sugli oltre 60m di lunghezza del muro frontale del basamento erano stati infissi 36 o 37 grandi rostri navali, le cui sagome (nella sezione trasversale) sono in gran parte rilevabili dai profondi solchi incisi nella pietra¹⁵. Mentre l'indagine sui frammenti presenti nel sito ancora prosegue, i dati finora acquisiti hanno consentito di stimare il predetto numero totale dei rostri e, di conseguenza (dando per scontato un rapporto di 1:10), il numero delle navi catturate durante la guerra Aziaca. Le diverse dimensioni dei rostri rilevabili ha altresì fornito l'evidenza dell'effettiva presenza di vari tipi di poliremi molto maggiori delle quinqueremi, come riferito dalle fonti antiche¹⁶. Da una ricostruzione virtuale è stato calcolato che il maggior rostro

¹² "E' ormai improponibile la tesi dell'ufficialità della poesia augustea" (S. Barbantani, *Un epigramma encomiastico "alessandrino" per Augusto (SH 982)*, in "Aevum Antiquum", 11, 1998, p. 318; cfr p. 315)

¹³ Cfr successive note 42, 45 e 46 (papiri), 47 (epigrafi) e 44 (monete).

¹⁴ "Un complesso di straordinaria rilevanza non solo per il suo significato storico ... la datazione accettata è quella dell'estate del 29 a.C." (C.G. Malacrino, *Il Monumento di Ottaviano a Nicopoli e l'opera reticolata in Grecia*, in "Nicopolis B, Proceedings of the Second International Nicopolis Symposium", Preveza, Actia Nicopolis Foundation, 2007, pp. 371-3). Cfr. pure Konstantinos L. Zachos, "The tropaeum of sea-battle of Actium at Nikopolis: interim report", in *Journal of Roman Archaeology*, 2003, pp. 68-92. Eugenio Polito, "La pietrificazione delle armi conquistate", in *Miti di guerra riti di pace*, Edipuglia, 2011, pp. 259-266.

¹⁵ Cfr W.M. Murray, *The Age of Titans - The Rise and Fall of the Great Hellenistic Navies*, Oxford New York, Oxford University Press, 2012, pp. 39-40.

¹⁶ W.M. Murray, *Recovering rams from the Battle of Actium. Experimental archaeology at Nikopolis*, in "Nicopolis B", cit. pp. 445-6.

rilevato dovrebbe aver avuto un peso compreso fra 2.300 e 3.800 kg¹⁷. Questi risultati consentono di acquisire maggiori certezze sulla battaglia di Azio, ridimensionando nel contempo lo scetticismo germinato nel Novecento¹⁸ ed affermatosi a tal punto da propalare fino ai nostri giorni l'assioma della tendenziosa falsità delle fonti antiche¹⁹.



Ottaviano e la sua prima colonna rostrata, rappresentata sul diritto e sul rovescio di una moneta della zecca di Roma. Al diritto Ottavio laureato; al rovescio statua con mantello e parazonium sopra la colonna rostrata. Denario d'argento custodito dal Medagliere Capitolino (Foto D. Carro)

3. *Bellum siculum*

L'anomalo potere navale assunto da Sesto Pompeo, che si era arbitrariamente insediato in Sicilia ed aveva dato il comando delle sue flottiglie ad ex capi pirati catturati da suo padre, si era progressivamente trasforma-

¹⁷ Ibid p. 449: peso almeno cinque volte maggiore del più grande rostro finora conosciuto (quello di Athlit).

¹⁸ W.M. Murray, *Reconsidering the Battle of Actium - Again*, in "Oikistes: Studies in Constitutions, Colonies, and Military Power in the Ancient World", Leiden Boston Köln, Brill, 2002, p. 347.

¹⁹ Gli ossessivi sospetti sulle fonti hanno ingiustificatamente fatto dubitare anche del reale sbilanciamento fra le dimensioni delle navi contrapposte ad Azio: "È l'eterno topos delle navi agili, piccole e poco appariscenti, che si scontrano con altre ben più grandi e pretenziose ... la retorica della battaglia navale non poteva rinunciare a questo pezzo forte del suo repertorio, tanto più quando esso andava d'accordo con un intento propagandistico" (P. Janni, *Il mare degli antichi*, Bari, Dedalo, 1996, pp. 323-4 e 327).

to, da un motivo di preoccupazione politica dei Triumviri, ad una causa di gravissimo allarme per il solo Ottaviano, poiché l'Italia veniva sempre più affamata dagli attacchi navali pirateschi condotti contro il traffico mercantile e le coste.

In assenza di Agrippa, governatore della Gallia per due anni, Ottaviano²⁰ con due flotte aveva affrontato in mare i nemici, conseguendo due effimeri successi (acque di Cuma e Capo Peloro) e subendo infine rilevanti perdite direttamente causate dal maltempo²¹. Sesto Pompeo ringraziò Nettuno e si autoproclamò figlio del dio, di cui indossò il manto azzurro. Ma sul finire di quello stesso anno Marco Agrippa rientrò in Italia per assumere il suo primo consolato (37 a.C.) ed il comando della guerra marittima²².

Come risulta evidente dai risultati che conseguì, il giovanissimo comandante in capo, non ancora ventiseienne, si deve essere prefisso fin dall'inizio il più ambizioso dei traguardi della strategia navale: il dominio del mare. Il suo primo obiettivo non fu quindi quello di sconfiggere in battaglia navale le prime flottiglie dei pirati di Sesto Pompeo che avesse incontrato, ma di spazzare via dal Tirreno ogni minaccia navale. Pertanto, anche se Ottaviano aveva già avviato varie costruzioni navali ed avrebbe poi richiesto (con successo) ad Antonio altre 120 navi in cambio di legionari, Agrippa progettò e creò *ex novo* una nuova marina militare, con tutte le componenti necessarie: cantieri navali, porto militare, base navale, strutture addestrative, alloggiamenti, servizi logistici e sistemi di sicu-

²⁰ “*The remaining stages of the long-protracted struggle against Sextus belong entirely to Octavian and form the most difficult military operations of his whole life.* (C.G. Starr, *The Roman Imperial Navy, 31 B.C. - A.D. 324*, Cambridge, W. Heffer & Sons Ltd., 1960, p. 6)

²¹ Nessuna meraviglia per questi naufragi, che purtroppo sono sempre accaduti, non solo nell'antichità: “*secondo Ekkehard Eickhoff, ... nel periodo da lui studiato (650-1040) le flotte musulmane nel Mediterraneo perdettero «a essere cauti» quattro volte più galere per le tempeste che per le azioni nemiche.*” (P. Janni, *Miti e falsi miti - Luoghi comuni, leggende, errori sui Greci e sui Romani*, Bari, Dedalo, 2004, p. 129, nota 4)

²² Per i dettagli relativi a tutti gli eventi trattati in questo saggio e per le relative fonti antiche: D. Carro, *Classica... VIII. Cesare Ottaviano, Marco Agrippa e la Pax Augusta*, Roma, Rivista Marittima, 1999.

rezza, inclusi alcuni collegamenti di emergenza in galleria; curò egli stesso il reclutamento del personale e la progettazione di navi più robuste e meglio armate delle precedenti, e vi introdusse delle dotazioni innovative, quali le torri di combattimento smontabili – che potevano venir erette repentinamente sul ponte di coperta – ed il cosiddetto *harpax*, un arpione pesante da lanciare con la catapulta per accelerare gli abbordaggi ed i conseguenti arrembaggi; pose inoltre ogni cura nell’addestramento dei nuovi equipaggi, a terra ed in mare, sfruttando anche le giornate di maltempo per abituare gli uomini alla navigazione nelle condizioni più severe.

Nella primavera dell’anno seguente, la poderosa nuova forza navale si approntò al combattimento. Il piano di Agrippa, approvato da Ottaviano, fu quello di far convergere sulla Sicilia tre flotte che dovevano investirla contemporaneamente dai suoi tre mari: da canale di Sicilia la flotta di Lepido con le legioni provenienti dall’Africa, dallo Ionio la flotta di Ottaviano proveniente da Taranto (le navi di Antonio) per sbarcare le legioni disponibili in Italia, dal Tirreno la flotta di Agrippa per impegnare quella nemica.

Sebbene il maltempo e le reazioni nemiche avessero provocato a livello tattico qualche temporanea penalizzazione, prontamente compensata dalle reazioni dello stesso Agrippa, il piano conseguì pienamente il risultato prefissato: Sesto Pompeo, trovatosi bloccato nella punta nord-orientale dell’isola, con i viveri tagliati da terra e dal mare, fu costretto a far uscire la sua flotta contro quella di Agrippa per tentare di liberarsi. Venne così sconfitto in battaglia navale nelle acque di Nauloco, perdendo tutte le sue navi tranne le diciassette con le quali fuggì (per andare a trovare la morte). Il suo potere marittimo era stato annientato; il Tirreno era nuovamente sicuro.



L'harpax (creato nel 2013 da Ramnavot, (wiki commons))

4. *Bellum dalmaticum*

L'attenzione di Ottaviano si spostò logicamente sull'altro versante d'Italia, poiché anche in Adriatico le coste ed il traffico mercantile erano oggetto di reiterate azioni ostili, localmente originate dall'endemica pirateria illirica annidata fra le coste e le isole della Dalmazia. Pertanto, fin dalla primavera dell'anno seguente (35 a.C.) egli avviò gli interventi necessari.

Sebbene questa guerra sia durata due anni, le fonti disponibili ne hanno riferito solo pochi dettagli, che sono tuttavia stati interpretati in modo sostanzialmente univoco da tutti gli studiosi²³. Oltre ad Ottaviano (che venne ferito), a questa altra guerra marittima partecipò ovviamente anche Agrippa. La sua flotta annientò i covi di pirati esistenti nelle isole di Melleda e Curzola, poi raggiunse la regione del Quarnaro, ove si impadronì di tutte le navi dei Liburni – anch'essi datisi alla pirateria – e di Segna, la loro capitale. La stessa flotta, che presumibilmente utilizzò i porti di Brindisi, Ancona, Ravenna, Segna, Zara e Salona, contribuì anche alla presa di Metulo, capitale dei Giapidi, ed al sostegno delle forze che operarono nell'entroterra, mentre l'anno successivo fornì un concorso determinante al blocco dei rifornimenti di viveri diretti ai ribelli Dalmati, che si arresero infine, nell'inverno 34-33 a.C., proprio perché stremati dalle privazioni.

In definitiva, con questa guerra Agrippa estese il dominio del mare all'intero Adriatico, potenziò la flotta romana con l'immissione delle veloci *liburne* e fornì un prezioso insegnamento sull'uso strategico dello strumento navale²⁴.

²³ Ad esempio: E. Ferrero, *Grandezza e decadenza di Roma, Vol. III, Da Cesare ad Augusto*, Milano, Fratelli Treves, 1904, p. 460; M. Reddé, cit., pp. 350 e 471; J.M. Roddaz, *Marcus Agrippa*, Roma, École Française de Rome, 1984, pp. 142-5; M.S. Kos, *The Role of the Navy in Octavian's Illyrian War*, in "Histria antiqua", 21, 2012, pp. 94 e 97-8; A. Kurilic, *Roman Naval Bases at the Eastern Adriatic*, in "Histria antiqua", cit., pp. 115-6.

²⁴ "Agrippa est, sans conteste, un précurseur. En revalorisant, par ses victoires de Sicile, le rôle de la flotte et en faisant prendre conscience de son importance, il introduit un nouvel élément dans les concepts stratégiques de son époque, en mettant en évidence

5. *L'ossessione alessandrina*

Dopo la vittoria navale di Agrippa a Nauloco, l'avvenuta destituzione di Lepido aveva lasciato al vertice dello Stato i soli due triumviri Ottaviano ed Antonio. Gli storici di tutte le epoche hanno interpretato quanto avvenne a partire da quel momento e fino all'annessione dell'Egitto come l'inevitabile lotta senza esclusione di colpi fra i due contendenti all'impero di Roma. Questa visione, grossolanamente veritiera, non deve tuttavia oscurare l'altro aspetto del problema: quello delle relazioni esterne fra Roma, le province, i regni tributari e gli altri regni del mondo ellenistico: un aspetto imprescindibile nelle valutazioni di ordine strategico.

Riferendoci dunque alle predette relazioni ed alle diverse sensibilità delle varie popolazioni, si può vedere come la cerimonia trionfale impropriamente organizzata da Antonio ad Alessandria, con donazioni di regni e province a Cleopatra e figli, non sia solo stata una comprensibile causa di irritazione e preoccupazione per i cittadini dell'Urbe, ma abbia nel contempo ravvivato il latente sogno orientale della rinascita dell'impero di Alessandro Magno sotto l'egida di un sovrano ellenistico. Avevano già provato a far leva su quel sogno, in successione, Filippo V, re di Macedonia, Antioco III il Grande, re di Siria, Perseo, anch'egli re di Macedonia, e Mitridate VI Eupatore, re del Ponto. Ora la stessa occasione, l'ultima occasione, si presentava a Cleopatra, la regina della città cui il grande Macedone aveva dato il proprio nome²⁵.



Nave da guerra di Marco Antonio. Una serie di monete che egli fece coniare per pagare i suoi uomini durante la guerra Aziaca. Denaro d'argento custodito dal British Museum – Londra (Foto D. Carro)

le parti que l'on peut tirer de l'utilisation des navires, dans un pays où la mer est le principal moyen d'approche et dont les voies navigables représentent le meilleur moyen de pénétration.” (J.M. Roddaz, cit., pp. 143-4)

²⁵ *“La lotta che stava per incominciare non era il duello decisivo per la conquista del potere monarchico in Roma, come hanno detto tutti gli storici, ma la guerra di fondazione e consolidazione del nuovo impero egiziano; non era la guerra di Ottaviano contro Antonio, ma la guerra di Cleopatra contro Roma, l'ultimo e disperato tentativo della*

L'irresistibile richiamo del sogno Alessandrino contribuì evidentemente al successo della chiamata alle armi di Antonio e Cleopatra, che riuscirono a costituire una vasta coalizione contro Roma, raccogliendo perfino le adesioni di popoli e sovrani alquanto lontani dal Mediterraneo, come gli Arabi dell'Arabia Felice, il re di Media ed il re indiano della Battriana²⁶.

I timori percepiti a Roma²⁷ si acuirono all'assemblarsi ad Efeso di una forza navale immane, costituita da 700 navi da guerra (di cui 200 proprie di Cleopatra) e 300 onerarie. Imbarcato l'esercito (primavera 32 a.C.), le navi salparono per Samo ed Atene. Da lì la forza navale riprese il mare in autunno ed entrò nello Ionio. Dopo avervi distaccato delle navi a protezione dei porti greci, proseguì verso il canale d'Otranto, come per sbarcare in Italia.

6. *Bellum actiacum*

Non possiamo essere certi che i due coniugi avessero realmente intenzione di sbarcare subito in Italia per cogliere Ottaviano di sorpresa, come riferisce Cassio Dione (50, 9). Questi precisa che essi rinunciarono a continuare oltre Corfù, essendovi delle navi (evidentemente di Agrippa) in pattugliamento nel canale d'Otranto. Invertirono quindi la rotta e decisero di far svernare le navi ad Azio, senza sospettare l'arcano ruolo di quelle acque fatali²⁸.

unica dinastia superstita tra i discendenti di Alessandro per riacquistare la potenza rovinata in due secoli dall'espandersi della forza fatale di Roma nel mondo." (E. Ferrero, cit., p. 499)

²⁶ Per gli Arabi: A.P. Caussin de Perceval, *Essai sur l'histoire des arabes avant l'islamisme...*, Tome 1, Paris, Firmin Didot frères, 1847, p. 70 ; per la Battriana: J.T. Reinaud, *Relations politiques et commerciales de l'empire romain avec l'Asie orientale...*, Paris, Impr. impériale, 1863, pp. 51-3.

²⁷ "Cleopatra è vista non solo come regina d'Egitto, ma ben di più come simbolo di tutto l'Oriente coalizzato contro Roma" (G. Zecchini, *Il Carmen de bello Actiaco - Storiografia e lotta politica in età augustea*, Stuttgart, F. Steiner Verlag Wiesbaden, 1987, pp. 22-3)

²⁸ "How did it happen that, in two great contests between the powers of the East and of the West in the Mediterranean, ... the opposing fleets met on spots so near each other as Actium and Pantano? Was this a mere coincidence, or was it due to conditions that

Questa fu, in ogni caso, la situazione iniziale della guerra Aziaca, che Agrippa affrontò con la più lineare delle strategie, ponendola in atto in modo sistematico ed implacabile: sottoporre al blocco navale il porto del nemico, recidendo nel contempo tutte le sue linee di rifornimento, in modo da trasformare il golfo di Ambracia in una trappola mortale o comunque nel punto terminale della spedizione e dei sogni della coalizione orientale.

Egli iniziò ad operare con la sua flotta nello Ionio fin da quando le condizioni meteo lo resero possibile, probabilmente nel marzo 31 a.C., utilizzando come base navale avanzata la baia di Comaro (attigua ad Azio, ma poco protetta²⁹ in caso di burrasca). Oltre a controllare l'imboccatura del golfo di Ambracia, egli operò anche più a sud ed intercettò tutto il traffico mercantile che trasportava viveri ed armi provenienti dall'Egitto e dalla Siria. Con incursioni navali di sorpresa, si impadronì progressivamente di tutti i punti chiave presidiati da forze navali e terrestri della coalizione orientale: Metone, difesa dal deposedo re Bogud di Mauretania e base ottimale per il controllo del traffico navale in ingresso nello Ionio; Corfù, il cui possesso consentì ad Ottaviano di trasferire in sicurezza la sua flotta con le legioni da Brindisi all'Epiro; l'isola di Leucade, che fornì un ancoraggio più protetto proprio davanti ad Azio; Patrasso e poi Corinto, per privare il nemico di ogni residua possibilità di ricevere viveri dall'Oriente. Nel contempo egli sconfisse due volte in battaglia navale delle formazioni navali nemiche: la prima era stata schierata in difesa di Patrasso e dell'ingresso nel golfo di Corinto; la seconda era stata l'unica a tentare di violare il blocco navale. La sconfitta di quest'ultima, avvenuta nella seconda metà di agosto, fece ulteriormente deprimere il morale delle forze orientali, già decimate dalla fame e dalla malaria, e sconcertate da quell'estremo disagio che provocava continue diserzioni ed anche crescenti defezioni di personaggi di alto rango.

recurred, and may recur again?" (A.T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Boston, Little, Brown and Company, 1890, p. 13).

²⁹ *"C'est en partie pour remédier à cet inconvénient et pour assurer quelque sécurité à ses navires, qu'Agrippa fait rapidement construire un môle de protection dont il est possible de retrouver la trace aujourd'hui."* (J.M. Roddaz, cit., p. 162).

7. Vittoria navale di Azio

La situazione si era deteriorata ad un punto tale da costringere Antonio e Cleopatra a risolversi a salpare, per tentare di sconfiggere Ottaviano in mare³⁰ o almeno salvare il salvabile per un'eventuale successiva rivalsa³¹. Avendo armato le navi migliori con il personale disponibile e dato alle fiamme le unità rimanenti, essi uscirono finalmente da Azio³², trovando già pronta l'intera forza navale di Ottaviano, comandata da Agrippa e costituita dalle navi veterane delle due precedenti guerre marittime, con l'aggiunta delle piccole e velocissime liburne³³. La flotta orientale era meno numerosa, ma includeva un gran numero di mastodontiche poliremi fenicie ed egizie, che compensavano la scarsa manovrabilità con superiori capacità di offesa e di difesa³⁴. Il raffronto fra gli equipaggi era ampiamente a favore di Agrippa³⁵.

³⁰ Se concediamo ai due coniugi un minimo di coerenza, la prima priorità doveva ancora essere la vittoria navale: cfr. V. Duruy, *Histoire des Romains ... Tome 3 - César, Octave, les commencements d'Auguste*, Paris, Hachette et C.ie, 1881, pp. 547-8 e E. Salza Prina Ricotti, *Amori e amanti a Roma tra repubblica e impero*, Roma, L'Erma di Bretschneider, 1992, p. 368, nota 1062.

³¹ Per questo motivo avevano imbarcato le vele ed il tesoro: "*Like every good commander, Antony was ready for the worst while hoping for the best.*" (W.L. Rodgers, *Greek and Roman naval warfare - A study of strategy, tactics, and ship design from Salamis (480 b. C.) to Actium (31 b. C.)*, Annapolis, United States Naval Institute, 1964, p. 535); cfr. C.H. Lange, *The battle of Actium: a reconsideration*, in "The Classical Quarterly", Vol. 61, December 2011, p. 623.

³² Era il 2 settembre 31 a.C., dopo quattro giorni di nervosa attesa a causa del maltempo.

³³ Cfr. S. Panciera, *Liburna*, in "Epigraphica", 18, 1956, pp. 133, 137-8 e 143.

³⁴ "*Antoine et Cléopâtre ... commirent la faute de prendre, en fait de constructions navales, l'énormité pour la force.*" E. Jurien de La Gravière, *Les grands combats de mer - I - La Bataille d'Actium*, in "Revue des deux mondes", tome 54, novembre-décembre 1882, pp. 536-7); "*Antony's largest ships were built to deliver and sustain ramming blows of terrific force.*" (W.M. Murray, *Reconsidering ...*, cit., p. 344).

³⁵ "*Antonio aveva fatto svernare fuori delle navi i rematori raccolti da varie nazioni, senza mai esercitarli... Le ciurme e l'esercito di Cesare erano, al contrario, bene ordinati e disciplinati.*" (F. Corazzini di Bulciano, *La Strategia e la Tattica nelle battaglie navali degli antichi*, Storia della Marina Italiana, vol. XV, Bologna, Stabilimento Poligrafico Emiliano, 1909, p. 210).

L'andamento tattico della battaglia è ricostruibile a grandi linee con discreta attendibilità. Si iniziò con una lunga attesa, in cui ciascuna delle due formazioni, entrambe ottimamente posizionate per fronteggiarsi, attendeva la prima mossa dell'altra per trarne immediato vantaggio. Si alzò poi la consueta brezza di mare, che iniziava da ovest-sud-ovest e ruotava progressivamente fino a Maestrale, via via rinforzandosi³⁶.



Le due formazioni falcate contrapposte nelle acque di Azio, riprodotte sull'odierna veduta satellitare della zona (disegno D. Carro su immagine *Google Maps*)

I primi movimenti in avanti effettuati delle navi orientali, forse per compensare l'effetto del vento, suscitarono l'immediata reazione di quelle romane: la squadra a dritta, sulla quale era imbarcato Ottaviano, manovrò per aggirare da sud la squadra contrapposta, mentre la squadra a sinistra, comandata da Agrippa, si estese notevolmente verso nord-est, volgendo celermente contro mare e contro vento per scompaginare ed aggirare da nord quella di Antonio, consentendo così l'inizio degli ingaggi, che si presentavano eccessivamente ardui finché la formazione nemica

³⁶ A. Ferrabino, cit., pp. 452-3.

restava compatta³⁷. Alla predetta manovra seguì la fase degli attacchi navali (con le armi da getto ed i rostri) e degli arrembaggi³⁸, una fase in cui l'addestramento e le migliori condizioni degli equipaggi di Agrippa devono aver subito consentito di conseguire visibili successi³⁹.

A questo punto Cleopatra, la cui squadra di 60 navi si trovava in posizione protetta dal resto della flotta, ordinò di alzare le vele e, approfittando del varco formatosi al centro di entrambi gli schieramenti, diresse con il vento in poppa verso sud-est⁴⁰, presto seguita da Antonio – trasbordato su di una quinquereme – e forse da qualche altra unità di quest'ultimo. All'inseguimento dei fuggitivi vennero distaccate delle liburne, che riuscirono a raggiungere a remi la quinquereme di Antonio, ma dovettero poi desistere, non potendo competere con il vento in aumento.

Visto che le navi della flotta orientale rimaste in zona continuavano a combattere ostinatamente, nonostante gli appelli a deporre le armi, e poiché la battaglia si protraeva oltre misura, verosimilmente per la difficoltà di arrembare le poliremi che presentavano una murata molto più alta dei

³⁷ Nei confronti della flotta orientale, la manovra era stata condotta *“pour l'attirer davantage, espérant que plus les lourds vaisseaux d'Antoine s'écarteront du rivage, plus ils rompront leur ligne serrée et compacte, qu'on ne peut songer à attaquer avec de légers vaisseaux.”* (E. Bouët-Willamez, *Batailles de terre et de mer, jusques et y compris la bataille de l'Alma*, Paris, J. Dumaine, 1855, p. 11).

³⁸ È la fase della mischia: *“la mêlée, car toute bataille navale finissait et a toujours fini par là. A un certain moment, la tactique était oubliée... Le conflit en venait à ce point que chaque capitaine, laissé maître de sa manœuvre, ne prenait plus conseil pour sa défense que de son génie et de sa valeur.”* (A. Jal, *La Flotte de César ...*, Paris, Firmin Didot Frères, fils et Cie, 1861, p. 224).

³⁹ Secondo il Tarn, *“at this point Antony lost 10 to 15 ships sunk, while his flagship was ultimately captured. ... Antony signalled Cleopatra to make for Egypt”* (W.W. Tarn, cit., p. 195).

⁴⁰ Questa fuga parrebbe l'attuazione del “piano B” preventivamente concordato fra i due coniugi e adottato non appena risultò chiaro che erano svanite le speranze di vittoria. Prescindendo dai giudizi su questa scelta, la manovra condotta dalla regina è risultata sensata ed abile: P.S. Napolitano, *Marco Vipsanio Agrippa nella famiglia di Augusto*, Roma, F. Failli, 1941, p. 26; J. Leroux, *Les problèmes stratégiques de la bataille d'Actium*. in *“Recherches de Philologie et de Linguistique - Deuxième série”*, Louvain, Bibliothèque de l'Université, 1968, p. 52; W.M. Murray, *Reconsidering ...*, cit., p. 353; G. W. Richardson, cit., p. 163.

bastingaggi degli assalitori, Agrippa ricorse alla soluzione che aveva già predisposto, prefigurando l'eventualità che si verificasse proprio per una situazione del genere: l'uso massiccio dei proiettili incendiari, in modo da mettere a fuoco le unità che non erano state ancora arretrate⁴¹.



Battaglia di Azio. Presunta rappresentazione degli ingaggi fra le grandi navi della flotta orientale e le più agili unità della flotta romana. Bassorilievo in marmo appartenente alla collezione privata del Duca de Medinaceli in Madrid (Foto dell'Istituto Archeologico Germanico di Roma rielaborazione grafica D. Carro)

La vittoria navale venne così conseguita all'imbrunire e risultò del tutto chiara, nelle sue dimensioni, il mattino seguente: almeno 140 navi erano state catturate o distrutte; il dominio del mare era ancor più saldamente nelle mani di chi si era dimostrato più idoneo ad esercitarlo ed a vincere⁴².

8. *Aegypto capta*

Anche se Antonio e Cleopatra erano fuggiti in Egitto portando con sé fra 60 e 90 navi, i sogni loro e dell'intera coalizione orientale erano irrimediabilmente naufragati nelle acque di Azio. Le forze navali romane, create da Agrippa e da lui comandate fino allora, non avevano più rivali.

⁴¹ L'ammiraglio statunitense Rodgers ha riconosciuto ad Agrippa l'alto merito di aver aiutato i suoi uomini ad ottenere la vittoria, predisponendo e utilizzando un'eccellente sorpresa tattica innovativa, ideata al di fuori dei ben rodati schemi tattici romani fino allora seguiti (W.L. Rodgers, cit., pp. 530, 534 e 537-8).

⁴² "The fitter to win overcame the opposition of the mastodons, but it was the inferiority of his personnel, not the dimensions of his materiel, that lost to Antony" (F.T. Jane, *Heresies of sea power*, London, New York and Bombay, Longmans, Green and co., 1906, pp. 301-2).

Lo stesso Agrippa non fu pertanto necessario per le ultime formalità nei confronti dell'Egitto.

Per assalire Alessandria dal mare e da entrambi i lati della costa, Ottaviano distaccò Gaio Cornelio Gallo con una flotta verso la Cirenaica, mentre egli stesso, con la propria, navigò lungo la sponda orientale del Mediterraneo⁴³. La spontanea resa della flotta alessandrina all'arrivo di Ottaviano determinò il suicidio di Antonio, seguito da quello di Cleopatra e dall'annessione dell'Egitto all'impero di Roma, con enormi benefici commerciali⁴⁴.

Nel lasciare Alessandria dopo un solo mese di permanenza, Ottaviano iniziò subito ad alleggerire le proprie forze terrestri, insediando dei veterani a Beirut⁴⁵, mentre mantenne integra la flotta di Cleopatra, posta alle proprie dipendenze e successivamente denominata *Classis Augusta Alexandrina*⁴⁶.



Il rostro di Athlit, Museo Nazionale Marittimo di Haifa (foto 2012 di Oren Rozen, wiki commons)

⁴³ Per la ricostruzione di queste operazioni, trattate sinteticamente dalle altre fonti, risulta utile anche il *Carmen de bello Actiaco* (attribuibile a Gaio Rabirio o a Lucio Vario Rufo), recuperato da un papiro ercolanense le cui parti deteriorate sono oggetto di indagini sempre più fruttuose: “*The recent application of digital infrared imaging technology... has made the text of P. Herc. 817 more accessible than ever before.*” (R.T. Macfarlane, *P. Herc. 817 from Facsimiles to MSI...*, in “Proceedings of the 25th International Congress of Papyrology”, Ann Arbor, American Studies in Papyrology, 2010, p. 455). Cfr. C. Rabirius, *Bellum Actiacum. E papyro Herculanensi 817* edidit Ioannes Garuti (Studi pubblicati dall'Istituto di Filologia Classica, v.) Pp. xxxviii + 105. Bologna, Nicola Zanichelli, 1958.

⁴⁴ “*La conquête de l'Égypte ... mit l'Europe, et surtout l'Italie, en communication directe avec les riches contrées de l'Orient.*” (E. Cauchy, *Le droit maritime international, considéré dans ses origines, dans ses rapports avec les progrès de la civilisation*. Tome 1, Paris, Guillaumin, 1862, p. 116).

⁴⁵ Cfr. Z. Sawaya, *Les monnaies d'Octave au dauphin et au trident...*, in “Les monnayages syriens...”, Beirut, Bibliothèque archéologique et historique, tome 162, 2002, p. 123.

⁴⁶ “*Un papyrus d'Oxyrinchus (P. Oxy. 2820) ... évoque la flotte de Cléopâtre après Actium. ... Si l'attribution à Aelius Gallus est exacte, nous avons ici la preuve que la*

La vittoria venne celebrata in tutto l'impero con un' enfasi proporzionata alla comprensibile gioia liberatoria suscitata dalla cessazione di una serie ininterrotta di guerre e di durissime lotte intestine iniziate cento anni prima, all'epoca dei Gracchi. Oltre ai tradizionali onori e trionfi nell'Urbe ed alle manifestazioni di giubilo registrate ovunque e nella stessa Alessandria⁴⁷, vi furono le iniziative celebrative nell'area della vittoria navale: istituzione dei giochi quadriennali delle *Aziadi*, mostra navale con otto navi della flotta orientale, fondazione di Nicopoli e dedizione del relativo monumento⁴⁸.

9. Pax augusta

Non è certamente per caso, né per un ozioso vezzo stilistico, che Augusto amò precisare di aver instaurato la pace sulla terra “e sul mare” (*terra marique*⁴⁹). Questo era evidente ai suoi contemporanei: ai Romani non poteva infatti sfuggire la stretta dipendenza della riacquisita loro sicurezza dalla rimozione di ogni minaccia proveniente dal mare, essendo

flotte Lagide, d'ailleurs épargnée par la fuite de Cléopâtre à Actium, a formé le noyau de la marine romaine d'Egypte.” (M. Reddé, cit., pp. 494-5).

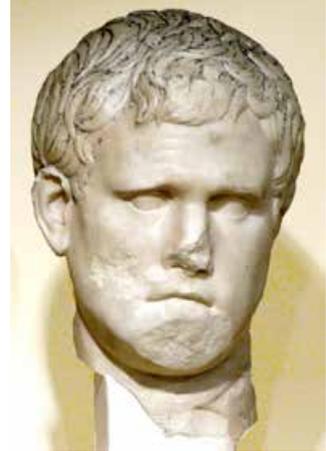
⁴⁷ Ne è un indizio l'epigramma del papiro SH982, “*unico esempio greco di encomio per il trionfatore di Azio, composto probabilmente pochi anni dopo la battaglia*” (S. Barbantani, cit., pp. 256, 281 e 305).

⁴⁸ L'epigrafe, ricostruita in base ai frammenti ritrovati, può essere tradotta in questi termini: “L'imperatore Cesare (Ottaviano), figlio del Divo Giulio, in seguito alla vittoria ch'egli riportò per la Repubblica in questa regione, essendo console per la quinta volta e comandante in capo per la settima volta, dopo aver stabilito la pace sulla terra e sul mare consacrò a Nettuno ed a Marte l'accampamento da cui egli mosse per attaccare il nemico e che poi ornò di spoglie navali”. (cfr. W.M. Murray and P.M. Petsas, *Octavian's Campsite Memorial for the Actian War*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1989, p. 76 e 86).

⁴⁹ Questa espressione, che era stata già utilizzata da vari autori precedenti, incluso Cicerone, ha assunto in epoca augustea i seguenti significati: “*The words terra marique parta (victoriis) pax ... officially exalted Peace rather than the Peace-maker.*” (A. Momigliano, *Terra marique*, in “*Journal of Roman Studies*”, 32, 1942, p. 63); “*terra marique parta victoriis pax, cioè ... pace universale scaturita dalle vittorie militari, le quali generano, secondo un processo moltiplicatorio, l'allargamento dell'espansione romana nel mentre rendono progressivamente superfluo l'uso della forza*” (G. Cresci Marrone, *Ecumene Augustea: una politica per il consenso*, Roma, L'Erma di Bretschneider, 1993, p. 92-3).

stato proprio questo il felice risultato finale conseguito dalle recenti guerre marittime.

Ciò che rese straordinario tale risultato fu la sua assoluta novità⁵⁰ e soprattutto la sua eccezionale durata, sostanzialmente coincidente con la durata dell'Impero⁵¹. Fu in effetti un ulteriore merito di Augusto ed Agrippa quello di aver tratto dalle predette guerre l'insegnamento relativo alla permanente utilità delle flotte⁵². La delicata transizione dalla strategia di guerra a quella di pace⁵³ avvenne dunque nella consapevolezza della necessità di mantenere in servizio le forze navali, affinché esse potessero continuare ad assicurare almeno la deterrenza⁵⁴ nei confronti di qualsiasi potenziale aggressore, la proiezione di forze dal mare – ogni



Busto di Marco Vipsanio Agrippa, Marmo lunense, fine del I sec. a.C.
Dagli scavi di Via del Mare, 1937 (foto 2009 Marie-Lan Nguyen, wiki commons)

⁵⁰ In precedenza il Mediterraneo non avrebbe mai potuto essere immaginato interamente esente da minacce.

⁵¹ “*For five centuries after Actium, commercial vessels moved from the Black Sea to the Atlantic protected only by small fleets of police vessels to keep down piracy. ... On land and sea the Pax Romana was established, the longest period of comparative peace in history.*” (E.B. Potter, *Sea power: a naval history*, Annapolis, Naval Institute Press, 1981, p. 6). Le flotte imperiali, peraltro, furono tutt’altro che piccole.

⁵² “*L’influence d’Agrippa, en faveur d’une politique de conservation d’au moins une partie des flottes qui ont combattu à Actium, dut être décisive.*” (J.M. Roddaz, cit., p. 181-2).

⁵³ “*Dominare il Mediterraneo fu il primo passo di Augusto; il successivo fu altrettanto importante. Per conservare ciò che aveva conquistato creò una complessa flotta, bene organizzata.*” (L. Casson, *Navi e marinai dell’antichità*, Milano, Mursia, 1976, p. 206); cfr. C.L. de Montesquieu, *Considérations sur les causes de la grandeur des Romains et de leur décadence*, Paris, Impr. nationale, 1900, p. 86-7).

⁵⁴ “*The historic task of that navy was not to fight battles but to render them impossible.*” (C.G. Starr, cit., p. 7); “*le concept de dissuasion était déjà fort clair dans l’esprit des responsables de l’Etat.*” (M. Reddé, cit., p. 488); tale concetto risulta peraltro ancora chiarissimo agli occhi di Vegezio (4, 31, 2), nel V sec. d.C..

qualvolta necessario – e la protezione delle rotte marittime⁵⁵.

Per poter svolgere le predette funzioni le flotte imperiali furono organizzate, armate, distribuite geograficamente e sostenute logisticamente secondo criteri che riflettono la razionalità e la competenza di Marco Agrippa, cui va anche attribuita la paternità della maggior base navale, realizzata a Miseno⁵⁶. Tale impostazione della marina imperiale si confermò idonea per oltre tre secoli.

10. *Laudatio Agrippae*

Pur avendo sistematicamente rifiutato i trionfi decretatigli⁵⁷ ed ogni altro onore che potesse fare ombra al principe, ed avendo anche sdegnato di carpire la benevolenza dei letterati del suo tempo⁵⁸, Agrippa occupa nella storia un posto eccelso, sia per i suoi meriti navali, sia per tutti gli altri benefici procurati dal suo poliedrico talento; un talento che lo ha portato al vertice dell'impero, non solo come amico, braccio destro, ammiraglio e genero di Augusto, ma perfino come collega dello stesso imperatore.

La sua vita si interruppe prematuramente per un male che lo colpì mentre, di ritorno dall'alto Adriatico, egli si era fermato in Campania prima

⁵⁵ W.O. Stevens, *A History of Sea Power*, New York, George H. Doran Company, 1920, p.69-70 ; J.H. Rose, cit., p. 120; M. Reddé, cit., p. 656.

⁵⁶ G. Vitucci, *Classis Misena - Qualche problema storico-antiquario*, da "I Campi Flegrei nell'archeologia e nella storia", Roma, Accademia Nazionale dei Lincei, 1977, pp. 182-3.

⁵⁷ Il trionfo gli era stato decretato tre volte, in occasione di tre suoi rientri a Roma: dalla propretura in Gallia, dalla guerra Cantabrica (in cui la flotta operò nell'Oceano per condurre degli sbarchi dal golfo di Biscaglia) e dal Mar Nero (in cui la flotta navigò verso la Crimea in funzione di dissuasione). Nella sua liberalità egli onorò comunque la vittoria navale di Azio da trionfatore: "*The erection of a public building from the spoils of war to commemorate a triumph was one of the prerogatives of a triumphalis. Agrippa built many buildings, one at least, the Basilica Neptuni, to commemorate his naval victories.*" (F.W. Shipley, *Agrippa's building activities in Rome*, St. Louis, Washington University Studies, 1933, p. 12).

⁵⁸ P. Fedeli, *Agrippa e i letterati augustei*, in "Il bimillenario di Agrippa", op. cit., pp. 118 e 125.

di rientrare a Roma⁵⁹. Augusto ne pronunciò l'elogio funebre⁶⁰ nel Foro Romano, dall'alto del podio del tempio del Divo Giulio ornato con rostri della vittoria navale di Azio, e ne fece accogliere i resti mortali nel proprio Mausoleo.

In occasione della morte di Agrippa una cometa apparve e rimase visibile per diversi giorni nel cielo di Roma: questo segno veniva normalmente interpretato come l'annuncio di un pubblico lutto ed anche come manifestazione visibile dell'ascesa al cielo di un grande personaggio. Nel caso di Agrippa, si pensò ch'egli fosse stato accolto tra le anime coraggiose che popolano la Via Lattea⁶¹. Tale convincimento ha peraltro ispirato l'emissione, in quello stesso anno, di una moneta che rappresenta Augusto intento ad apporre una stella (simbolo di immortalità) sul capo di una raffigurazione eroica di Agrippa⁶².



Denario d'argento RIC I 415 con Augusto che pone una stella sul capo di Agrippa (dal sito numismatics.org della *American Numismatic Society*)

⁵⁹ Mori a cinquantuno anni, il 23 marzo 12 a.C.. La sua sosta in Campania potrebbe indicare che il suo ritorno verso Roma avvenne per via marittima, oppure ch'egli fece quella deviazione per ispezionare il sito della nuova base navale di Miseno.

⁶⁰ Del testo dell'elogio conosciamo un frammento che illustra i poteri conferiti ad Agrippa: *"Infatti, la potestà tribunitia ti fu conferita per cinque anni con un decreto del senato sotto il consolato dei Lentuli; e di nuovo essa ti fu data per altri cinque anni sotto il consolato dei tuoi generi Tiberio Nerone e Quintilio Varo. Ed in qualsiasi provincia la repubblica romana si sia valsa di te, fu decretato per legge che nessuno in quella provincia avesse potere maggiore del tuo. Ma tu, elevato al sommo fastigio e dal nostro zelo e dalle tue peculiari virtù per il consenso di tutti gli uomini ..."* (A. Frascetti, *Augusto e la "laudatio" di Agrippa*, in *"Il bimillenario di Agrippa"*, op. cit., pp. 90-1); cfr. E. Malcovati, *Il nuovo frammento augusteo della Laudatio Agrippae*, in *"Athenaeum"*, vol. 50, 1972, p. 144.

⁶¹ Cfr. Manilio (I, 798-9); A. Frascetti, *Roma e il principe*, Roma, Laterza, 1990, pp. 308-10 e 316-7; G. Cresci Marrone, cit., p. 221; P. Fedeli, cit., pp. 100-1.

⁶² Denario d'argento RIC I 415 (catalogo *Roman Imperial Coinage*) emesso nel 12 a.C. dal magistrato monetario Lucio Lentulo, flamine Marziale. Agrippa vi è rappresentato con una Vittoria su globo (evidente allusione alle sue vittorie navali: le maggiori ch'egli

L'immortalità di Agrippa, d'altronde, non riposa sulle credenze popolari ma sulle sue opere e soprattutto sull'indelebile efficacia della vittoria che si manifestò con lucente evidenza nelle acque di Azio, e che segnò una svolta epocale nella storia della nostra civiltà. Abbiamo peraltro visto che quella vittoria non fu un isolato episodio fortunato, ma un successo navale che coronò una ben precisa strategia: una strategia lungimirante, che Agrippa genialmente individuò e seguì con coerenza nell'arco di sette anni – dominando le tre guerre marittime che pacificarono definitivamente il mare –, per poi tramutarla nell'ancor più innovativa strategia navale del “tempo di pace”, in cui le flotte imperiali divennero le silenziose ma potenti garanti della stabilità, della sicurezza e del benessere per oltre tre secoli⁶³.

Il riconoscimento che meglio rappresentò la considerazione di cui Agrippa godette per i suoi successi navali e marittimi, culminati ad Azio quando egli aveva ancora soltanto 32 anni, fu il vessillo azzurro (*caeruleum vexillum*⁶⁴) donatogli da Ottaviano Augusto in occasione del trionfo aziaco. Prescindendo dal suo valore venale, ampiamente inferiore a quello della corona navale (d'oro) attribuita allo stesso Agrippa al termine della guerra Sicula, questo ultimo dono – assolutamente unico⁶⁵ – ebbe un significato di ben altro spessore. Sappiamo infatti che il vessillo purpureo era il simbolo dell'*imperium* ed era invergato ad una lancia (*hasta*), anch'essa antichissimo simbolo di potere sovrano⁶⁶. Traslando tale significato al mare, tradizionalmente simboleggiato dal suo colore (quello del manto di Nettuno), si comprende che il vessillo azzurro doveva perma-

consegui) ed una *hasta summa imperii*, emblema del potere sovrano (imperiale) di cui era stato investito da Augusto.

⁶³ Le flotte mantennero parzialmente tale ruolo anche nel basso Impero, ma esse furono riorganizzate secondo una frammentazione più finalizzata alla difesa terrestre che non alla sicurezza marittima.

⁶⁴ L'espressione latina è stata tramandata da Svetonio (*Aug.* 25), che tuttavia ha fatto confusione sull'occasione del dono, circostanza invece correttamente riferita da Cassio Dione (51, 21).

⁶⁵ “No other such decoration has been recorded in antiquity.” (M. Reinhold, *Marcus Agrippa : a biography*, Geneva, N.Y., The W.F. Humphrey Press, 1933, p. 60, nota 47).

⁶⁶Cfr. Giovanni Lido (1, 8 e 2, 19); A. Alföldi, *Hasta-Summa Imperii: The Spear as Embodiment of Sovereignty in Rome*, in "American Journal of Archaeology", Vol. 63, No. 1, Jan. 1959, pp. 1, 3 e 12-14.

nentemente identificare Agrippa come il detentore dell'*imperium maris*, il dominio del mare.

A conclusione di questo saggio necessariamente sintetico, la seguente valutazione complessiva su Marco Agrippa, visto sotto l'ottica navale, marittima e strategica, risulta coerente con quanto si è detto:

*“Agrippa appears as the greatest of Roman admirals. He is even more, for, like Themistocles, he first built and administered his navy before he fought with it. Both were statesmen as well as warriors, and both maintained occidental civilization against the encroachment of the alien East. Their deeds, together, with their nautical and political ability, place them at the head of admirals of all time.”*⁶⁷



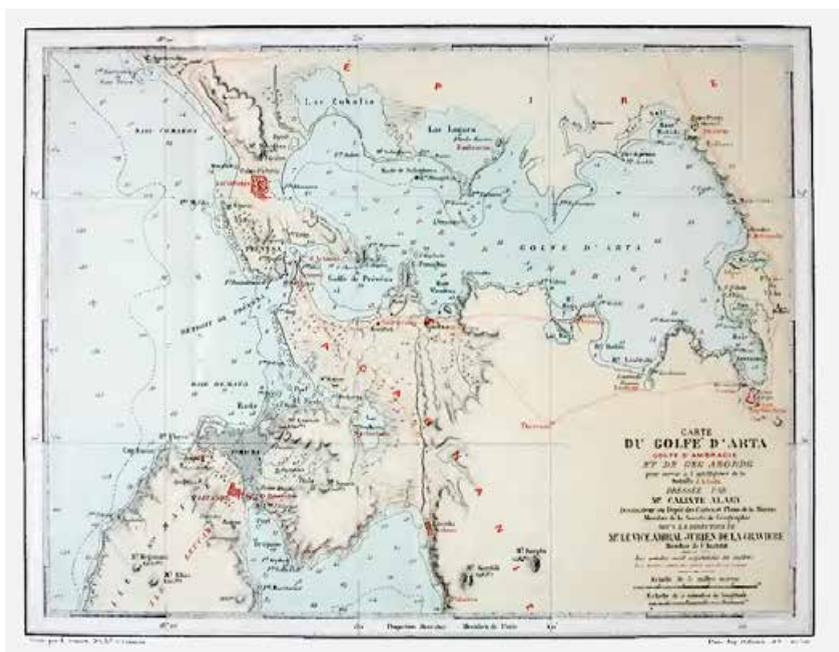
Vittoria navale e trofeo navale su monete coniate da Cesare Ottaviano per celebrare Azio. Denari d'argento custoditi dal Medagliere Capitolino (Foto D. Carro)



⁶⁷ W.L. Rodgers, cit., p. 538.



Lorenzo A. Castro, La battaglia di Azio, (1672)



Jurien de la Gravière, Carta nautica del Golfo di Ambracia (Arta) e dello stretto di Azio (Prevesa) (da *La marine des Ptolémées et la marine des Romains*, Paris, Plon, 1885, I).

Roman Seapower *L'emersione di un tema storiografico*¹

di Virgilio Ilari

venίκοντες μὲν ἐξ ἐφόδου τοὺς ὑπεναντίους, κρατούντες δὲ τῆς θαλάττης
Polybius, III, 96, 6

La potenza militare di Roma antica evoca legioni, strade, *limes*, *castra*, *balistae*, ponti sul Reno. Per dieci secoli il digesto militare semi-ufficiale composto sotto Valentiniano III da Flavio Renato Vegezio fu, in Occidente, la base dell'educazione militare, e fu pure la base tanto dell'ultimo trattato di cavalleria medievale (scritto in francese dalla veneziana Cristina da Pizzano, recentemente oggetto di un film femminista di Stefania Sandrelli) quanto del primo trattato militare "moderno", l'*Arte della guerra* di Machiavelli². La c. d. "rivoluzione militare" avvenuta tra la fine del XVI e l'inizio del XVII secolo fu pensata pure in riferimento al modello romano³. Due generazioni di guerrieri e di umanisti si dedicarono alla ricostruzione (*restitutio*) dell'antica "disciplina" militare romana; e non per pura erudizione, ma con l'idea pratica di adattarla agli eserciti moderni per accrescerne l'efficienza⁴. L'eccellenza romana valeva però soprattutto

¹ Seconda edizione riveduta e ampliata di un articolo scritto nel luglio 2011 per la *Rivista Marittima*.

² Cfr. Earl (Ed.), *Makers of Modern Strategy: from Machiavelli to Hitler*, Princeton 1942. Opera poi rivista e continuata a cura di Peter Paret, col titolo *Makers of Modern Strategy: from Machiavelli to Nuclear Age* (1986).

³ V. Ilari, "Imitatio, restitutio, utopia: la storia militare antica nel pensiero strategico moderno", in Marta Sordi (cur.), *Guerra e diritto nel mondo greco e romano*, Milano, Vita e Pensiero, 2002, pp. 269-381.

⁴ Cfr. in particolare Filippo Strozzi e Bartolomeo Cavalcanti (*Polibio, Del modo dell'accampare ecc.*, Firenze, 1552), Guillaume du Choul (*Discorso sopra la castrametatione et disciplina militare de Romani*, trad. di Gabriello Simeoni, Lione, Rovillio, 1559), Domenico Cillenio (*Dell'ordine militare de Romani, Greci e Latini*, scritto in latino nel 1570, Verona, Discepolo, 1594), Francesco Patrizi (*La militia romana di Polibio, di Tito Livio e di Dionigi Alicarnaseo*, Ferrara, Mammarelli, 1583), Giovanni Antonio Valtrino (*De Re militari veterum Romanorum libri septem, Coloniae Agrippinae, Byrckmann, 1597*), Giusto Lipsio (*De Militia Romana Libri Quinque. Commentarius ad Po-*

se non esclusivamente nel campo terrestre, anche se Domenico Cillenio estese il confronto militare col mondo antico pure all'arte navale⁵.



Certamente il comasco Pantero Pantera (1568-1626), consigliere generale delle galere pontificie e autore di uno dei pochi trattati di arte militare marittima (*L'Armata navale*, Roma, Spada, 1614), scrisse che "I Romani ... dilatarono, & mantennero la lor grandezza, non meno con l'armata navale, che con gl'eserciti terrestri" e ricordò che le guerre civili furono decise da una battaglia navale (Azio), che i Romani controllavano non solo il Mediterraneo ma pure l'Oceano dall'Inghilterra alle Colonne d'Ercole, e che le tre flotte di Miseno, Brindisi e Ravenna contavano sotto Adriano 600 navi, 1.500 ga-

lee e altrettanti navigli minori "con grandissimo apparecchio d'instrumenti navali" (p. 12). Era però una voce isolata: la stessa Venezia, che ispira-

lybium, Antverpiae, Moretum, 1598), Alberico Gentili (*De Armis Romanis libri duo*, Hanoviae, Amonius, 1599), Achille Tarducci (*Delle machine, ordinanze et quartieri antichi e moderni*, Venetia, Ciotti, 1601), Modestino Stigliola (*Proposta di ordinar battaglia conforme alla vera disciplina degli antichi Greci e Romani*, 1610, Ms Biblioteca Sanese, L v. 19), Claude Saumaise (*De Re militari Romanorum liber. Opus Posthumum*, Lugduni Batavorum, Elzevir, 1657).

⁵ Ad Emanvelem Philibertvm ... Sabavdiae Ducem etc, Dominici Cyllaenii Graeci *De vetere & recentiore scientia militare, omnia bellorum genera, terrestria perinde ac naualia*, nec non tormentorum rationes compiacente, opus, veluti ad quendam artis & disciplinae ordinem redactum. Cunctis ducis ac militibus perutile, nec minus domi quam fori conducibile. Venetiis, Apud Franciscum de Portonariis [Comin da Trino], 1559, in-folio, pp. (6) 66.

va all'esempio romano le sue istituzioni politiche e gli ordinamenti delle forze terrestri, e le cui forze navali erano basate sulle galee derivate dalle antiche triremi, trascurò la rivalutazione del potere marittimo romano.

A ciò contribuì probabilmente pure lo scarso rilievo che la marina ebbe nella trattatistica militare antica: a parte la nave a ruote descritta nel *de rebus bellicis* e i lanciafiamme da murata bizantini, tutto quel che ci è pervenuto si riduce infatti a due brani di Vegezio (libro IV, 31-46: *praecepta belli navalis*)⁶ e dell'Imperatore bizantino Leone (cap. XIX, §§ 1-71: *De navali proelio*) e al frammento mutilo edito nel 1882 da K. K. Muller⁷. Proprio



la cura filologica con cui nel Cinquecento l'editoria veneziana ricostruì e tradusse la letteratura politico-militare del mondo antico, ribadì il carattere marginale e residuale dell'arte militare navale e radicò il pregiudizio che il combattimento navale non seguisse in fondo regole e forme sue, del tutto diverse da quelle del combattimento terrestre.

⁶ Vedi però D. Bockius u. R. Baatz, *Vegetius Und Die Römische Flotte. Flavius Vegetius Renatus Praecepta Belli Navalis. Ratschlage Für Die Seekriegführung*, Mainz, 1997. Paul Daniel Emanuele, *Vegetius on the Roman Navy; Translation and Commentary, Book Four, 31-46*, Thesis MA, University of British Columbia, 1974. Emanuele è autore pure di *Armour and Weapons from Pre-lucanian Basilicata*, Dissertation, University of Texas, Austin, 1991.

⁷ Biblioteca Ambrosiana di Milano, *Ms B. 119, super*, pubblicato da K. K. Müller, *Eine griechische Schrift über Seekrieg*, Würzburg, 1882. «Scritto sulla Tattica Navale, di anonimo greco, per la prima volta tradotto e pubblicato dal Cav. Prof. F. Corazzini», coi tipi di P. Vannini e figlio, Pia Casa del Refugio, Livorno, 1883. Pubblicato nel sito <http://www.romaeterna.org/antichi/index.html> (*Navigare necesse est*) dell'Ammiraglio Domenico Carro (1942). Proprio sul ms dell'Ambrosiana Luigi Loreto poggia un'ardita teoria filologica, considerandolo prova di una supposta "amputazione delle parti relative alla guerra navale dai trattati di tattica", dalla quale fa ipoteticamente discendere l'esistenza di un perduto genere letterario militare a carattere navale ("Il generale e la biblioteca. La trattatistica militare greca da Democrito di Abdera ad Alessio I Comneno", exc. da G. Cambiano et al. (cur.), *Lo spazio letterario della Grecia antica*, II. *La ricezione e l'attualizzazione del testo*, Salerno editrice, Roma, s. d., ma 1997, pp. 563-589).

Ancor meno i romani potevano brillare rispetto agli altri popoli marinari dell'antichità nelle storie generali della navigazione e del commercio che si svilupparono nel Settecento e nell'Ottocento, come quelle di Luigi Ferdinando Marsigli (*Histoire physique de la mer*, Amsterdam, 1725), André François Deslandes (*Essai sur la marine et sur le commerce*, Amsterdam, F. Changuion, 1743), Stanislao Bechi (*Istoria dell'origine, e progressi, della nautica antica*, Firenze, Tofani, 1785), Jean Baptiste Rondelet (*Mémoire sur la marine des anciens et sur les navires à plusieurs rangs de rames*, Paris, 1823).

La stessa storia della marina da guerra romana è stata a lungo trascurata dalla storiografia militare. A parte trattazioni di varia estensione e valore scientifico all'interno di storie generali della marina⁸ o della nautica antica⁹, i primi contributi specifici sono di Ermanno Ferrero (1855-1906) sull'ordinamento delle armate navali romane¹⁰ e del viceammiraglio Jean

⁸ Ad es. Auguste Jean-Baptiste Bouvet de Cressé (1772-1839), *Histoire de la marine de tous les peuples, depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours*, Paris, Aimé André, 1824, 2 voll. Domenico Elvezio Bartolucci, *La Milizia Marittima degli Antichi fino al perfezionamento delle artiglierie. Studi Storici*, Firenze, Campolmi, 1859. Bernhard Graser, *De Re Navali Veterum*, Berlin, Apud S. Calvary eiusque Socium, 1864. A. Du Sein, *Histoire de la marine de tous les peuples depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, Paris, Firmin Didot, 1863-1879, 3 voll. [l'autore è Auguste de Frère-Jouan du Sein, professeur de 1^e classe de littérature à l'Académie Navale Impériale di Brest dal 1856 al 1870, autore di una traduzione dei *Doveri dell'Uomo* di Silvio Pellico inclusa nel T. XIV delle *Démonstrations évangéliques de Tertullien* (1843), cavaliere della legion d'onore (1869), morto nel 1883]. Francesco Corazzini (1832-ca. 1912), *Storia della Marina Militare Italiana Antica*, Livorno, Giusti, 1882; Id., *Atlante della Marina militare italiana*, parte 1^a, Marina antica, Torino-Roma-Livorno 1885. Contre-amiral Paul Serre (1818-rit. 1880), *Etudes sur l'Histoire militaire et maritime des Grecs et des Romains*, Paris, Baudoin, 1888. Contrammiraglio Giuseppe Francesco Gavotti (1846-1914), *La tattica nelle grandi battaglie navali da Temistocle a Ito*, Parte prima e seconda Poliremi e Navi a vela, Roma, Forzani & C., 1898.

⁹ Arthur Breusing (1818-1892), *Die Nautik der Alten*, Bremen, Verlag von Carl Schünemann, 1886. L'autore era direttore della Seefahrtsschule di Brema.

¹⁰ Ferrero, *L'ordinamento delle Armate romane. Ricerche*, Torino, Fratelli Bocca, 1878. Nell'introduzione (p. x) Ferrero ricorda il concorso per un saggio sull'ordinamento della marina romana bandito nel 1866 in Francia dall'Académie des Inscriptions et Belles Lettres. Cfr. Id., *Iscrizioni e ricerche nuove intorno all'ordinamento delle Armate dell'Impero Romano*, Torino, Ermanno Loescher, 1884. *Nuove iscrizioni di osservazioni intorno all'ordinamento delle armate dell'Impero Romano*, Memorie della reale acca-

Pierre Edmond Jurien de La Gravière (1812-1892) sul confronto fra la marina romana e quella dei Tolomei¹¹, cui si aggiunsero pochi altri contributi su riviste scientifiche¹². Di recente è stato notato¹³ che, ancora nel 1928, la celebre introduzione di Johannes Kromayer (1859-1934) e Georg Veith (1875-1925) alla storia militare dell'antichità classica¹⁴ dedicava appena 20 pagine alla storia della marina romana contro le 350 dell'esercito.

demia delle scienze di Torino, 2e série, XXXIX, 1899, p. 165-333. Secondo Piero Treves, questo lavoro, “se mira a completezza nella raccolta del materiale, specialmente epigrafico, non è, peraltro, un contributo alla storia politico-sociale di Roma, non spiega perché dalla fine della prima guerra punica i Romani abbiano rivendicato ed esercitato il dominio assoluto nel Mediterraneo, stroncando in sul nascere ogni velleità marinara dei Cartaginesi e dei sovrani ellenistici; né, d'altra parte, analizza le origini socio-politiche dei comandanti e delle ciurme, e tanto meno le conseguenze in ambito economico dell'incontrastato dominio romano dei mari” (s. v. “Ferrero, Ermanno”, *Dizionario Biografico degli Italiani*, 47, 1997).

¹¹ Jurien de La Gravière, *La marine des Ptolémées et la marine des Romains*, Ouvrage accompagné de 4 cartes en couleur, Paris, Plon, 1885. Dello stesso autore, *La marine des anciens: La bataille de Salamine et l'expédition de Sicile*, Paris, E. Plon, Nourrit et Cie, Imprimeurs-Éditeurs, 1886. *Les Campagnes d'Alexandre*, E. Plon, 1891. *La flottille de l'Euphrate: étude de géographie moderne et de stratégie antique*, Firmin-Didot et cie, 1892.

¹² Félix [Marie Louis Jean] Robiou [de la Tréhonnais] (1818-1894), “Le recrutement de l'Etat-Major et des Equipages dans les Flottes Romaines au temps de la République”, *Révue Archéologique*, N. S., 24 (juillet-décembre 1872), pp. 95-108. H. Haupt, “Zur Geschichte der Römischen Flotte”, *Hermes*, 15 (1880), pp. 154-157. C. de la Berge, “Etude sur l'organisation des flottes romaines”, *Bulletin épigraphique*, VI, 1886, p. 3-17, 53-68; 101-116, 153-167, 205-231; Otto Fiebiger (1869-1946), “De Classium italicarum historia et institutis quaestiones selectae”, *Leipziger Studien*, 15 (1894), p. 277-461; Victor Chapot (m. 1954), *La flotte de Misène*, Paris, 1896.

¹³ Jorit Wintjes, “Defending the Realm: Roman Naval Capabilities in Waters Beyond the Mediterranean”, Maochun Yu (Ed.), *New Interpretations in Naval History*, Selected Papers from the Fifteenth Naval History Symposium Held at the United States Naval Academy, 20-22 September 2007, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 2009, p. 11 nt 1.

¹⁴ Kromayer – Veith, *Heerwesen und Kriegführung der Griechen und Römer*, München, Beck, 1928. V. però pure Kromayer, “Die Entwicklung der römischen Flotte vom Seeräuberkrige des Pompeius bis zur Schlacht von Actium”, *Philologus*, 56, N.F. 10, 1907, 426–491.

L'immagine geopolitica di Roma è infatti ancora e sempre quella forgiata dalle guerre puniche: il paradosso della potenza continentale per antonomasia che trionfa sulla potenza marittima. Questa idea è stata radicata dal carattere spiccatamente continentale degli imperi successivi d'Occidente (Sacro Romano Impero) e d'Oriente (Bizantino e poi Ottomano), ma anche dal filo rosso geopolitico che ha percorso la storia del moderno Occidente dal XVI al XX secolo, e cioè l'antagonismo tra le potenze continentali (Francia, Germania, Russia) e le potenze marittime (Inghilterra, Stati Uniti), e sul quale Carl Schmitt ha, ad esempio, costruito l'interpretazione filo-tedesca della seconda guerra mondiale.

Ciò non significa che i paralleli tra i belligeranti moderni e gli antichi fossero altrettanto scontati. Certo l'Inghilterra dei Tudor inventò una sua diretta ascendenza "troiana" per rivendicare la sua originaria indipendenza dall'Impero romano: ma lo stesso fece la Francia all'epoca dei Valois, salvo poi indossare vesti romane all'epoca della Rivoluzione, dell'Impero napoleonico e del blocco continentale. Le aquile conquistate a Teutoburgo servirono alla Germania luterana per sostenere che la *translatio imperii* dall'Italia alla Germania fosse avvenuta per diritto di guerra, ma la cultura accademica tedesca dell'Ottocento, memore della romantica "guerra di liberazione" contro la moderna tirannia "romana" del primo Napoleone, accreditò piuttosto l'identificazione della Germania con la Grecia. E Luigi Loreto, storico di Cartagine e della prima guerra punica, ha notato che Hitler, a differenza degli storici nazisti e fascisti, non aveva un pregiudizio negativo nei confronti di Cartagine¹⁵.

Inoltre pure le grandi potenze marittime moderne, prima la Gran Bretagna, e poi gli Stati Uniti, si sono identificate con l'antica Roma, per l'analoga struttura "imperiale". Quando, negli anni Settanta dell'Ottocento, si affermò il concetto costituzionale di "British Empire"¹⁶, il paragone

¹⁵ Luigi Loreto, *L'idea di Cartagine nel pensiero storico tedesco da Weimar allo "Jahr 0"*, in *Studi Storici*, 41, 2000, p. 104. Cfr. Luigi Loreto, *La grande strategia di Roma nell'età della prima guerra punica (ca. 273-ca. 229 a.C.): l'inizio di un paradosso*, Napoli, Jovene, 2007.

¹⁶ formalizzato nel 1877 con l'assunzione da parte della regina Vittoria del titolo di *Badishah-i-Hind* (Emperor of India) che nel 1857 i sepoys ribelli avevano attribuito all'ultimo imperatore Mughal, Bahadur Shah II. Cfr. Bernard S. Cohn, "Representing Authority in Victorian India", in Eric Hobsbawm and Terence Ranger (Eds), *The Invention*

con gli imperi antichi divenne un tema coltivato dalla letteratura imperialista britannica. Nel 1886 Edward Augustus Freeman (1823-92) confrontò la talassocrazia britannica con la talassocrazia greca (*Greater Greece and Greater Britain*) ma più a ridosso della grande guerra il termine di paragone divenne proprio l'impero (continentale) romano, coi saggi di Evelyn Baring, 1st Earl of Cromer (1841-1917: *Ancient and Modern Imperialism*, London 1910), Sir Charles Prestwood Lucas (1853-1931: *Greater Rome and Greater Britain* Oxford, 1912) e James Bryce (1838-1922: *The Ancient Roman Empire and the British Empire in India*, 1913). Ai quali seguì nel dopoguerra il parallelo fatto da uno studioso tedesco del sistema costituzionale britannico (Julius Hatschek, *Britisches und Römisches Weltreich. Eine sozialwissenschaftliche Parallele*, München-Berlin, 1921).

Occasionalmente le parti possono rovesciarsi: "A tal punto era mutata la fortuna - scriveva Tucidide a proposito di Pilo e Sfactoria - che gli Ateniesi dalla terraferma, anzi addirittura dalla Laconia, respingevano gli Spartani che attaccavano dal mare" (IV, 12). Ma l'esempio degli Spartani contro gli Ateniesi¹⁷, e prima ancora dei Persiani contro i Greci, e dopo di loro quelli degli avversari continentali delle moderne potenze marittime, dimostra appunto che non basta creare una flotta, neppure più numerosa e potente di quella del nemico, per sconfiggere una talassocrazia. Fu su questi esempi che l'ammiraglio Alfred Thayer Mahan (1840-1914) fondò la sua teoria del potere marittimo e della strutturale superiorità delle potenze marittime su quelle continentali. Pur non rientrando nel periodo storico preso in esame da Mahan, le guerre puniche gli offrono ugualmente lo spunto¹⁸ per una riflessione paradossale: "to whaever cause, or combination of cause, it be attributed, this essentially non-maritime state (i. e. Rome) had in the first Punic War established over its sea-faring rival a naval supremacy, which still lasted" - come osservava Mommsen -

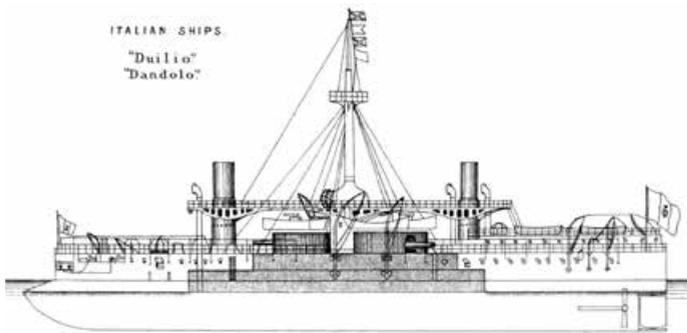
of Tradition, Cambridge University Press, 1983; Canto, 1992, pp. 165-210. (Giulio Einaudi Editore, 1987, 1994, 2002).

¹⁷ C. G. Falkner, *Sparta and the Sea. A Study of Spartan sea-power, c. 706-c. 373 B. C.* Ph. D. Diss. (unprint), Edmonton, Alberta, 1992.

¹⁸ Mahan, *The Influence of Sea-power Upon History 1660-1783*, Boston, Little, Brown & C., 1890, pp. 13-21. Secondo Mahan non era casuale che la battaglia di Lepanto e Azio fossero state combattute nelle stesse acque.

all'inizio della seconda guerra punica, tanto che nessuno scontro navale significativo ebbe luogo durante quella guerra. Ed è sulla base di questo paradosso che dopo Mahan è stata reinterpretata pure la storia della marina e della potenza navale romana.

Già prima di Mahan la giovane Regia Marina Italiana aveva rivendicato un'ascendenza romana: il nome di Caio Duilio, l'*homo novus* che grazie ad una nuova arma segreta (il *corvus*) aveva sconfitto la flotta cartaginese a Milazzo nel 260 a. C., fu dato infatti ad una delle prime corazzate costruite su progetto di Benedetto Brin (1833-1898), impostata a Castellammare di Stabia il 24 aprile 1873. Solo vent'anni dopo, però, il famoso scrittore navale Augusto Vittorio Vecchj (1843-1932), detto "Jack La Bolina", polemizzò contro la svalutazione della potenza navale roma-



na compiuta da Theodor Momm-
sen (1817-1903)¹⁹.

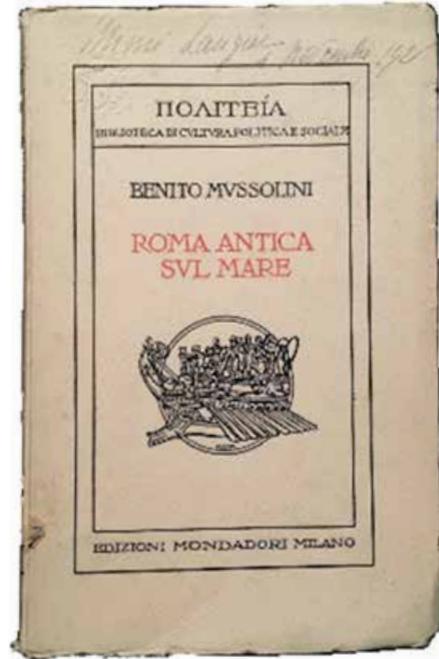
Il tema fu ripreso poi nel 1900 dall'allora colonnello Domenico Guerrini (1860-1928), ma solo indirettamente, per

la contemporanea pubblicazione, avvenuta quell'anno, di due suoi saggi rispettivamente dedicati al *dominio del mare* (Livorno) e alle *istituzioni militari dei Romani* (Torino, Scuola di guerra). Proprio nel 1900 la prima *Caio Duilio* fu declassata a nave scuola e poi radiata nel 1909, ma il nome fu dato in seguito ad un'altra *capital ship*, costruita nel 1912-15 nel clima ideologico della guerra libica, ricostruita nel 1937-40 e rimasta in servizio attivo fino al 1953²⁰.

¹⁹ Ezio Ferrante, *Il potere marittimo*, Rivista Marittima, Roma, 1982, p. 54.

²⁰ D'altra parte proprio i nomi "romani" delle navi italiane confermano paradossalmente il primato terrestre: la serie degli incrociatori intitolata ai "Capitani romani", impostata nel 1939, contava tre soli "ammiragli" (Pompeo Magno, Attilio Regolo, Vipsanio Agrippa) contro 9 "generali" (Scipione Africano, Ulpio Traiano, Claudio Druso, Claudio Tiberio, Paolo Emilio, Caio Mario, Ottaviano Augusto, Cornelio Silla, Giulio Germanico).

Nel 1921, col trattato di Washington, l'Italia fu riconosciuta come la quinta potenza navale del mondo e ottenne l'agognata parità con la Francia. Nel 1925 la questione del disarmo navale fu inserita in una più vasta conferenza promossa dalla Società delle Nazioni ed è proprio su questo sfondo che va interpretato il sorprendente intervento "storico" di Mussolini sull'antichità della potenza marittima romana, fatta risalire agli albori della Repubblica. L'intervento ebbe luogo il 5 ottobre 1926, sotto l'insolita forma di una "lezione" tenuta (non a caso) all'Università *per stranieri* di Perugia. La lezione fu poi pubblicata col titolo *Roma antica sul mare* e con tanto di foto dello "schema" e degli "appunti" autografi del duce, per dar così a intendere che fosse davvero farina del suo sacco, anziché una memoria di stato maggiore. Ovviamente fu però interpretato come "segnale propagandistico" della linea italiana sul disarmo esposta da Mussolini al Senato il 5 giugno 1926, subito dopo la prima sessione della Commissione preparatoria della conferenza della SdN. Una linea basata sul principio dell'"interdipendenza di ogni armamento" e dunque sull'impossibilità di procedere al solo disarmo navale²¹.



Oggi una comunicazione politica sotto forma di lezione accademica tenuta da un autodidatta avrebbe un effetto penoso, come le inserzioni a pagamento pubblicate dalla *Securitate* romena sulla stampa occidentale

²¹ Benito Mussolini, *Roma antica sul mare*, Milano, Mondadori, 1926 (testo online nel sito di Domenico Carro (<http://www.romaeterna.org/altri/mussolini.html>)). Cfr. Ferruccio Botti e V. Ilari, *Il pensiero militare italiano dal primo al secondo dopoguerra*, Roma, USSME, 1985, p. 142; Luciano Canfora, *Ideologie del classicismo*, Einaudi, Torino, 1980, p. 93.

per accreditare in patria i meriti scientifici di Elena Ceausescu. Oltre tutto l'autore del testo letto dal duce si rendeva conto della modestia, e perciò metteva le mani avanti, invitando l'uditorio a non attendersi "cose nuove o peregrine" ed elencando subito le sue autorità. Che erano poi due storici della marina italiana (Jack La Bolina e Francesco Corazzini), uno del commercio (Gino Lazzato) e quattro di Roma antica (Mommsen, Léon Homo, Gaetano De Sanctis ed Ettore Pais).

L'unico testo veramente attinente all'argomento citato dal duce era però l'allora recentissimo *Das antike Seewesen* di August Köster²², pubblicato a Berlino (Schoetz & Parrhysius) nel 1923 sia in inglese che in tedesco²³. Citare quest'opera non richiedeva un grande sforzo di immaginazione: è infatti articolata in brevi capitoli dedicati ai popoli antichi, cominciando con Egizi, Fenici e Cretesi. Più interessante è osservare che al *ghost-writer* del duce non era venuto in mente di consultare qualcuno dei numerosi scritti navali di William Woodthorpe Tarn (1869-1957)²⁴.

Altra spia del suo ristretto orizzonte culturale era che venivano ignorati sia l'allora recente studio di Jean Hatzfeld (1880-1947) sull'espansione commerciale romano-italica (*Les trafiquants italiens dans l'Orient hellénique*, Paris 1919) sia i due maggiori storici ottocenteschi delle marine antiche, essi pure francesi; il già ricordato viceammiraglio Jurien de La Gravière e il contrammiraglio Paul Serre (1818-1900)²⁵, benché il primo fosse autore di innumerevoli e famosissime monografie di storia e arte navale e l'altro fosse citato da Jack La Bolina come suo "maestro" assie-

²² citato come "Poster" e "See-vesen", comici errori del ghost-writer di Mussolini, il quale, tra le sue colpe, almeno non aveva quella di non conoscere il tedesco...

²³ 254 pagine e 104 illustrazioni. La versione tedesca fu ristampata nel 1969 (De Gruyter).

²⁴ Se non altro "The Fleets of the first Punic war", *Journal of Hellenic Studies*, 27 (1907), pp. 40-71, anche se poteva sfuggire "The Roman Navy", in John Edwin Sandys (Ed.), *A Companion to Latin Studies*, Cambridge, 1921, pp. 489-501. Tra i lavori successivi di Tarn, v. *Hellenistic military and naval developments*, 1930; "The battle of Actium", in *Journal of Roman Studies*, 21 (1931), pp. 173-199.

²⁵ Di Paul Serre (1818-1900) cfr. *La Trière athénienne*, Impr. nationale, 1882. *Les marines de guerre de l'antiquité et du moyen âge* Baudoin, 1885. *Etudes sur l'histoire militaire et maritime des Grecs et des Romains: suites des marines de l'antiquité et du moyen-âge*, Baudoin, 1888. *Le Siège de Pylos*, L. Baudoin, 1891.

me a padre Alberto Guglielmotti (1812-93), storico della marina pontificia, e all'ammiraglio Luigi Fincati (1818-93), peraltro modestissimo apologeta e divulgatore²⁶.

La prefazione del grande ammiraglio Thaon di Revel (1859-1948) non salvò invece dal più completo oblio *Roma e Cartagine sul mare* (1931), di Lyno Guarnieri, scrittore, saggista e critico letterario, autore, fra molti altri saggi storico-politici, di un *Processo alla storia romana* (1932) e di una biografia di Giulio Cesare (1936), tutti dimenticati come pure il processo a Napoleone e la biografia del cardinal Guglielmo Massaia da cui fu tratto *Abuna Messias*, il famoso film di Goffredo Alessandrini vincitore della coppa Mussolini²⁷.

Va detto però che fino ad allora non vi erano stati tentativi di applicare le teorie di Mahan alla storia romana all'infuori di una tesi di laurea in filosofia, di appena 143 pagine, conseguita nel 1913 presso l'Università di Chicago dal canadese Frederick William Clark (1874-1940), professore di classics al Manitoba College. La tesi, svolta sotto la direzione di Gordon Jennings Laing (1889-1945) e Robert J. Bonner (1868-1946) e intitolata *The Influence of Sea-power On The History Of The Roman Republic*²⁸, prendeva spunto dalle famose pagine 13-21 del capolavoro di Mahan, ma anche dalla risonanza che il tema del Sea Power stava allora avendo in Inghilterra grazie a Corbett (citava al riguardo un articolo sul *London Spectator* del 30 maggio 1908).

²⁶ Cfr., sul mondo antico, gli articoli "La pugna navale antica" e "Le triremi", pubblicati sulla *Rivista Marittima* nel 1880 e 1881.

²⁷ Lyno Guarnieri, *Roma e Cartagine sul mare*: prefazione di S. E. il grande ammiraglio Thaon di Revel duca Paolo, Biblioteca d'arte editrice, 1931. Roma; F. Campitelli, 1932. *Processo alla storia romana*, con prefazione di S. E. Giuseppe Tassinari Edizioni Fiamma, Roma, 1932. *Giulio Cesare*, studio storico-politico, La Verità, 1936 S.I.E.R. 1938. *Storia romana narrata ai giovani*, Roma, Edizioni Mariani, 1945. Tra gli altri saggi, *Abba Messias: Il Card. Massaia e l'Etiopia*, Roma, Edizioni del popolo, 1935. *Gli amanti di Caterina II*, Roma, Unione Edit. d'Italia, 1943. *Napoleone alla sbarra*, Edizioni Geos-Roma 1944 e un dramma su Ponzio Pilato. Peraltro Giulio Cesare è citato da Jane Dunnett, "The Rhetoric of Romanity: Representation of Caesar in Fascist Theatre", in Maria Wyke (Ed.), *Julius Caesar in Western Culture*, Blackwell Publishers, 2006, pp. 244-265.

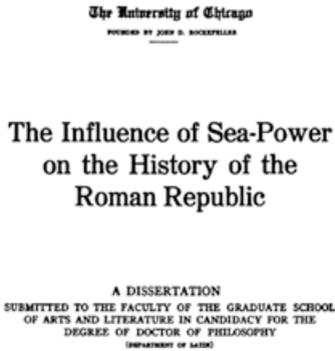
²⁸ F. w. Clark, *The Influence of Sea-power On The History Of The Roman Republic*, eorge Banta Publishing Company, Menasha (Wisconsin), 1915.

Non solo la potenza, ma la mentalità dei romani era terrestre: Clark citava lo sfogo del veterano di Antonio alla vigilia di Azio, che avrebbe preferito combattere sulla solida terra e non sui gusci di legno buoni per egiziani e fenici (Plut., *Ant.*, 64, 2). Tuttavia non mancavano nella letteratura antica importanti osservazioni navaliste, e per comprendere il peso del potere marittimo nella storia romana bisognava tener conto che esso non si esaurisce solo nell'azione navale diretta, ma si esercita anche, e soprattutto, in modo indiretto: “often decide the issue of a struggle on land by silent pressure”.

Era in questo secondo modo che la flotta romana, forte da 150 a 230 navi, aveva contribuito

all'esito finale della seconda guerra punica. E, contro l'opinione maggioritaria, Clark sosteneva – non solo citando i trattati con Cartagine, i *navalia*, i *duoviri navales*, i *quaestores classici*, le dieci colonie marittime, lo sbarco a Pompei e la guerra contro Taranto e Pirro, ma anche con argomenti geopolitici come il controllo del Tevere e della Sardegna e il confronto con l'alleanza etrusco-cartaginese – che il potere marittimo romano si era sviluppato anteriormente alla prima guerra punica e che aveva anzi influenzato la stessa storia costituzionale della Repubblica. Nei capitoli seguenti Clark applicava la teoria del Sea Power, soprattutto nell'accezione di Corbett, alle varie guerre della Repubblica (Prima Punica, Illirica, Annibalica, Seconda Macedonica, Siriaca, in Spagna e contro Perseo, Terza Punica, Mitridatiche, Civili, culminate ad Azio), offrendo spesso interpretazioni assai innovative. La tesi è corredata da tre eccellenti appendici sui contingenti alleati, i comandanti navali e le cifre fornite dalle fonti sul numero delle navi mobilitate nelle varie emergenze.

Purtroppo questo magnifico lavoro fu completamente ignorato dalla letteratura successiva e solo oggi se ne comincia a parlare grazie alla ri-



BY
FREDERICK WILLIAM CLARK

NEW YORK
PUBLIC
LIBRARY

The College Press
GEORGE BANTA PUBLISHING COMPANY
MENASHA, WIS.
1913

stampa anastatica del 2010 (Kessinger Publishing). Poco citati sono pure altri due importanti contributi degli anni Trenta alla storia navale antica. Il primo, del 1933, è di John Holland Rose (1855-1942), professore di storia navale a Cambridge, dedica importanti capitoli alla competizione greco-fenicia e romano-punica per la Sicilia, alla "supremacy" romana nel Mediterraneo Occidentale e Orientale e all'importanza storica dell'impero romano considerato come "Mediterranean Empire". Il volume include pure una nota sul corvus e una sulle "References to the Sea in Roman Literature"²⁹.

L'altro contributo, pubblicato nel 1937 dall'Istituto navale di Annapolis. *Greek and Roman Naval Warfare*, del viceammiraglio William Leedyard Rodgers (1860-1944), reca il sottotitolo "A Study of Strategy, Tactics, and Ship Design from Salamis to Actium"³⁰. In questa prospettiva la prima guerra punica "was the most important Rome ever fought, for it marked an entire change in her national policy". Rodgers sottolineava inoltre che non vi erano state battaglie navali nel mezzo secolo intercorso tra la vittoria riportata nel 306 a. C. a Salamina di Cipro da Demetrio I Poliorcete contro Tolomeo I d'Egitto e quella di Caio Duilio (260 a. C.) e che alla vigilia della prima punica la vera differenza tra gli avversari stava nel diverso tipo di rendita che ciascuno ritraeva dalla propria sfera di sovranità: politica per i romani ed economica per i cartaginesi.

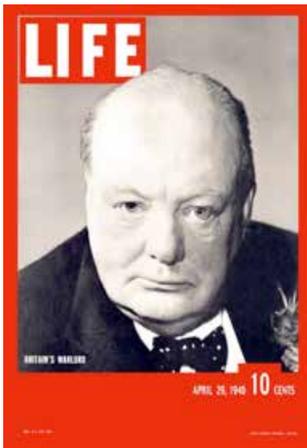
In un articolo del 1939³¹, Christian Courtois (1912-1956), storico dei Vandali in Nordafrica, sostenne che dopo la metà del III secolo d. C. le flotte imperiali del Mediterraneo erano ridotte a meri compiti di trasporto e collegamento. Secondo Courtois le flotte di Miseno e Ravenna esistevano solo sulla carta, altrimenti Costantino non sarebbe stato costretto, per affrontare Licinio nell'ultima battaglia navale della storia romana (Ellesponto, 324 d. C.), a far costruire ex novo una flotta di 200 unità.

²⁹ J. H. Rose, *The Mediterranean in the Ancient World*, Cambridge U. P., 1933.

³⁰ Recensito da Tarn in *Classical Review*, 52 (1938), pp. 75-77. Ancor più famoso è il seguito, *Naval Warfare under Oars, 4th to 16th Centuries*, Annapolis, 1940 (reprinted 1967, 1996).

³¹ Ch. Courtois, "Les politiques navales de l'Empire romain", *Révue Historique*, 186 (1939), pp. 17-47 e 225-259.

Naturalmente la seconda guerra mondiale riportò alla ribalta la geopolitica e la teoria del potere marittimo, combinate nella teoria del Rimland formulata dall'americano Nicholas John Spykman (1893-1943). *Life*, il nuovo settimanale fotografico americano lanciato nel 1936 dal fondatore di *Time* Henry Robinson Luce (1898-1967), dedicò il numero del 29 aprile 1940 (che recava sulla copertina la foto di Churchill, definito "Britain's warlord") ad una equilibrata quanto sottilmente



tendenziosa analisi del Seapower, in cui si riassumevano con magistrale tecnica divulgativa le tesi di Mahan, la storia del potere marittimo britannico, il ruolo del dominio del mare nella grande guerra, il raffronto tra le grandi flotte (inclusa l'italiana), il potere marittimo americano e la figura del grande ammiraglio tedesco, definito "Raeder the Raider" (pp. 75-94: online su googlebooks). E a proposito di Mahan, si sottolineava: "he found that Rome dominated the Mediterranean only after it had defeated Carthage in the sea battle of Mylae in 260 BC".

Esule in Inghilterra come molti altri grandi storici europei perseguitati per motivi razziali, e forse seccato di dover ascoltare alla radio o leggere sui giornali chissà quante scempiaggini, il nostro grande storico Arnaldo Momigliano (1908-1987) non mancò di puntualizzare in un saggio del 1944 il concetto greco di talassocrazia³².

Intanto era uscita nel 1941 la famosa storia della marina romana³³ di Chester G. Starr (1914-1999), in seguito storico ufficiale della Quinta Armata in Italia e poi affermato storico del Mondo Antico (alcuni suoi lavori sono tradotti pure in italiano). Nel dopoguerra seguirono due im-

³² "Sea Power in Greek Thought", in *Classical Review*, 58 (1944), pp. 1-7 (ora in *Secondo contributo alla storia degli studi classici*, Roma, 1960, pp. 57-68).

³³ *The Roman Imperial Navy, 31 B. C - A. D. 324*, Westport, Connecticut (repr. 1993); Cambridge, MA, W. Heffer & Sons Ltd, 1960. Cfr. Pure Id., "The Ancient Warship", *Classical Philology*, 35, 4 (October 1940), pp. 353-374 e "The Myth of Minoan Thalassocracy", *Historia*, 3 (1955), pp. 282-291; "Naval Activity in Greek Imperial Issue", *Revue Suisse de Numismatique*, 46 (1967), pp. 51-57. (poi in *Essays on Ancient History: A Selection of Articles and Reviews*, ed. By Arthur Ferrill and Thomas Kelly, Brill Archive, 1979, pp. 59-80, 87-96, 278-284).

portanti studi dell'olandese Johannes Hendrik Thiel (1896-1974) sul potere navale della Repubblica romana³⁴, due articoli sull'organizzazione delle flotte romane³⁵ e vari lavori sulla tecnologia navale e la navigazione nel mondo antico, specialmente di Lionel Casson (1914-2009)³⁶, Georg Alexander Rost (1877-1970)³⁷, Jean Rougé (1913-1991)³⁸ e Fik Meijer (1942)³⁹.

Molto importante, anche se trascurata, fu nel 1966 la raccolta di studi sulla flotte imperiali di Dietmar Kienast (1925-2012)⁴⁰, in cui si contestava la tesi di Mommsen e in parte di Starr che fino a Claudio la flotta fosse "proprietà provata" dell'imperatore. Contro Courtois sosteneva inoltre che Diocleziano aveva riorganizzato non solo le forze terrestri ma pure le corrispondenti forze navali regionali, con l'aggiunta di minori squadre provinciali. Secondo Kienast, la complessità e l'importanza dell'impiego della flotta sotto Costantino e i suoi successori dimostrava

³⁴ *Studies on the history of Roman sea-power in republican times*, Amsterdam, North-Holland Publishing Company, 1946. *A History of Roman Sea-Power before the Second Punic War*, Amsterdam, North-Holland Publishing Company, 1954. Era previsto un terzo volume sul periodo 167-31 a. C.

³⁵ Lothar Wickert (1900-1989), "Die Flotte der römischen Kaiserzeit", *Würzburger Jahrbücher*, IV, 1949-50, p. 100-125; Erich Sander (1885-1875), "Zur Rangordnung des römischen Heeres; IV. Die Flotten", *Historia*, 6 (1957), p. 347-367. V. pure Ilari, *Gli Italici nelle strutture militari romane III-I sec. A. C.*, Milano, Giuffrè, 1974, pp. 105-117 ("Il contingente navale").

³⁶ *The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, Victor Gollancz, 1959 (2a ed. Princeton U. P. 1991). Id., *Illustrated History of Ships & Boats*. Doubleday & Company, Inc, 1964; *Ships and Seamanship in the Ancient World*. The Johns Hopkins University Press, 1995.

³⁷ G. A. Rost, *Vom Seewesen und Seehandel in der Antike, Eine Studie aus maritim-militärischer Sicht*, B. R. Grüner, Amsterdam, 1968; John Benjamins Publishing Company, 1968. Epurato dai nazisti, Rost era un dermatologo e storico della medicina.

³⁸ Rougé, *La marine dans l'antiquité*, Paris, PUF, 1975. V. le sue *Recherches sur l'organisation du commerce en Méditerranée sous l'Empire romain* (1931) e i *Mélanges d'histoire maritime et commerciale* a lui dedicati nel 1988 dai *Cahiers d'Histoire*.

³⁹ *History of Seafaring in the Classical World*, London, Croom Helm, 1986.

⁴⁰ Dietmar Kienast, *Untersuchungen zu den Kriegsflotten der römischen Kaiserzeit* (Antiquitas, Reihe 1, Band 13), Bonn, Habelt, 1966. V. la Recensione di Starr In *American Journal of Philology*, 90 (1969), pp. 120-122 (ora in *Essays, cit.*, pp. 285-287).

che il potere navale non consiste nelle grandi battaglie navali, ma proprio nel saper trarre profitto strategico dal controllo del mare.

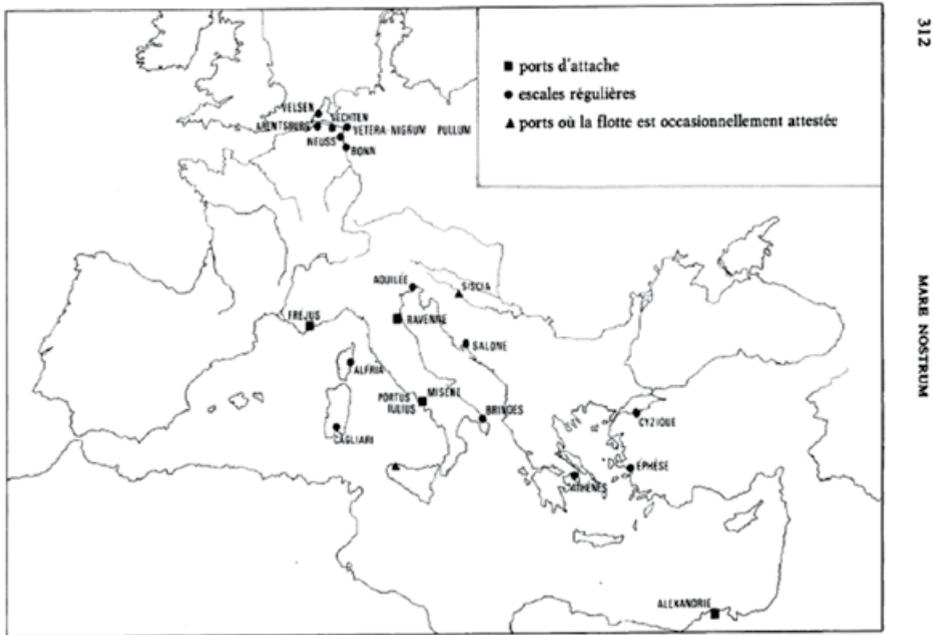
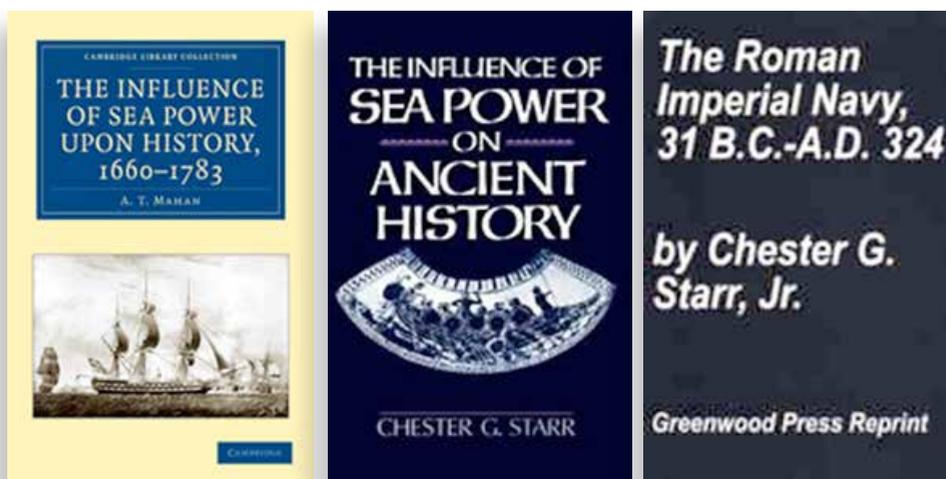


Fig. 23 - Les ports militaires de l'époque augustéenne.

Seguirono nel 1975 un lavoro divulgativo di H. D. L. Viereck⁴¹ e nel 1986 la fondamentale storia archeologica della marina imperiale di Michel Reddé, futuro direttore di studi all'Ecole pratique des Hautes Etudes. Un volume di 760 pagine, basato su una capillare critica della letteratura precedente, che faceva il punto sulle costruzioni navali, le infrastrutture portuali, il sistema geostrategico marittimo e fluviale, la politica navale, la tipologia d'impiego della marina, la condizione giuridica dei rematori, le trasformazioni e le vicende sotto le varie dinastie⁴².

⁴¹ Viereck, *Die römische Flotte, Classis Romana*, Herford, 1975, Nikol Verlagsges.mbH, 1996.

⁴² Michel Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, les dispositifs et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Ecole Française de Rome, BEFAR 260, 1986. Tra gli altri lavori di argomento navale citiamo "La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine MEFRA, 1979, pp. 481-489,



Nel 1989, in occasione del centenario del capolavoro di Mahan, Starr pubblicò un saggio espressamente dedicato all'*Influence of Sea Power on Ancient History*⁴³. Un' influenza, a giudizio di Starr, grandemente esagerata, perché, a differenza dell'Inghilterra, nessuna potenza del mondo antico fu mai nelle condizioni economiche, politiche e tecnologiche necessarie per dominare il mare. Bersaglio della polemica era ovviamente Mahan: ma un bersaglio fittizio, perché il saggista americano non aveva mai proiettato sul mondo antico la sua analisi del potere marittimo, strettamente limitata al caso dell'Inghilterra. Le poche pagine dedicate da Mahan alla seconda Punica davano però a Starr lo spunto per contestare la tesi (in realtà mommseniana) che la scelta di Annibale di attaccare l'Italia dalle Alpi fosse dipesa dal timore del Sea Power romano. La vera ragione era invece, secondo Starr, che nessuna flotta antica era tecnicamente in grado di trasportare via mare gli elefanti e la cavalleria, le due armi che assicuravano ad Annibale la superiorità sui romani.

Fu Casson a fare, nel 1994, il punto di situazione degli studi di storia navale e marittima del mondo antico, nel quadro dell'indagine del NWC

⁴³ Starr, *The Influence of Sea Power on Ancient History*, New York - Oxford, Oxford U. P., 1989. Da notare che il Naval Institute aveva pubblicato nel 1981 un volume a cura di Elmer Belmont Potter e Henry Hitch Adams che faceva risalire il potere marittimo proprio con i greci e i romani (*Sea power: a naval history*).

promossa da John Brewster Hattendorf (1941)⁴⁴. Storico dell'architettura navale e della navigazione, Casson faceva cominciare gli studi scientifici con *Ancient Ships* (1895) di Cecil Torr. La successiva moltiplicazione delle fonti archeologiche, epigrafiche e numismatiche e lo sviluppo dell'archeologia marina avevano risolto la secolare questione degli ordini di remi delle antiche galere⁴⁵, corretto i pregiudizi circa le capacità di navigazione e trasporto marittimo delle marine antiche.

Casson era talmente assorbito dalla sua disciplina, da ritenere che gli unici studi di storia navale antica pubblicati nell'intero ultimo secolo fossero quelli tecnici. Trascurando Clark, Köster, Rodgers, Momigliano, Thiel, Kienast e Reddé, considerava il recente saggio di Starr l'unico studio a carattere generale, definendolo "A small book, it says just about all that one can currently and safely say on the subject".

Il saggio di Starr fu demolito nel 2004⁴⁶ da James J. Bloom (1939), uno storico autodidatta che aveva incontrato il problema del Seapower romano nel corso dei suoi studi di storia militare sulle tre rivolte giudaiche contro i romani, di cui dette poi nel 2010 una interpretazione fortemente originale e innovativa⁴⁷. Bloom considera banali varie affermazioni di Starr – che il dominio del mare non è sempre una necessità strategica,

⁴⁴ L. Casson, "The Ancient World", in J. B. Hattendorf (cur.), *Ubi sumus? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College Press, Newport, R. I., 1994, pp. 9-14.

⁴⁵ La tesi classica di più ordini sovrapposti, sostenuta dai marinai in pantofole e ripetuta da Torr, fu contestata da William Whoodthorpe Tarn (1869-1957), secondo il quale i remi erano disposti in un unico ordine, ma a gruppi di due, tre ecc. a seconda del rango della nave. La giusta soluzione fu però trovata nel 1941 da John Sinclair Morrison (1913-2000): i remi erano disposti su tre livelli, il più alto dei quali sporgente fuori bordo. La tesi fu dimostrata nel 1987 sperimentando in mare una replica della galera *Olympias*.

⁴⁶ *The Role of Sea Power In Antiquity: A Rejoinder to Chester Starr*, 2005. Online. "This article is the core of a planned book-length treatment on ancient maritime power, which will be more than a simple rebuttal to Starr. It was also presented as a lecture at the New York Military Affairs Symposium at the City University of New York facility in Manhattan on June 25, 2004". Il libro annunciato non è stato però finora pubblicato, mentre nel 2013 ne è uscito un altro di Bloom sui viaggi per mare immaginari (*The Imaginary Sea Voyage: Sailing Away in Literature, Legend and Lore*, McFarland).

⁴⁷ *The Jewish Revolt Against Rome: A. D. 66-135. A Military Analysis*. McFarland & Company, Jefferson, North Carolina, and London, 2010.

che le navi a remi non potevano assicurare il blocco navale, che le grandi guerre del passato furono decise da battaglie terrestri, che i barbari vennero via terra e non via mare. E gli rimprovera di attribuire fittiziamente a Mahan l'idea di poter applicare agli imperi ateniese e romano la sua interpretazione della storia inglese.

Tuttavia Bloom riconosce che la sua "concisa analisi" della Seconda Punica e le sue riflessioni su Annibale erano un "preludio" alle sue osservazioni sull'uso della forza navale da parte dell'Inghilterra, e che l'unica battaglia navale anteriore al 1660 citata da Mahan è proprio Salamina. Mahan non usò mai il termine "talassocrazia", ma il suo concetto esteso di Sea Power vuol dire la stessa cosa. Una talassocrazia è, secondo Bloom, "a state that utilizes its fleet to extend its power and to link its various possessions that are separated by water" e che "collaserebbe completamente se la sua marina fosse annientata", come capitò infatti a Micene, Atene e infine a Cartagine. Fu la sua distruzione ad assicurare il dominio romano sul Mediterraneo (Mare Nostrum). Nel 410 i Visigoti presero Roma da terra, ma nel 455 i Vandali arrivarono da Cartagine e il loro dominio marittimo durò fino alla spedizione di Belisario nel 534, che ristabilì il dominio imperiale, durato per altri quattro secoli.

Certamente Roma non era una talassocrazia, ma ciò non significa che non sia applicabile "a 'revisionist Mahanian' or, more accurately, a Corbettian critique of naval capabilities in antiquity" e che le flotte mercantili e da guerra non abbiano determinato in modo significativo il destino della antiche civiltà del Mediterraneo. Contrariamente alle asserzioni di Starr, è provato che le navi onerarie potevano trasportare, sia pure su brevi distanze, cavalli ed elefanti. Annibale non poté attaccare dal mare perché dopo la Prima Punica Cartagine aveva perso i punti di sbarco in Sicilia e la flotta romana sbarrava lo Stretto di Messina. Inoltre controllava l'Adriatico e ciò limitò il concorso macedone alle operazioni cartaginesi. Infine la flotta romana fu capace di battere la squadra spagnola dell'Ebro, di prendere Siracusa e di sbarcare in Tunisia. Il Mare Nostrum dette poi ai romani un enorme vantaggio strategico. Vespasiano lo sfruttò ad esempio per stroncare la rivolta giudaica, arrivando da Antiochia via mare e rifornendosi con lo stesso sistema. Secondo Bloom, in media una nave antica portava 60 tonnellate di merci, pari al consumo mensile di grano di duemila soldati: per rifornirli via terra sarebbero occorsi 140

carri o 500 muli, con un costo di 50 o 60 volte superiore, senza contare la minore rapidità e sicurezza.

Nel 2006, in un ambizioso saggio epistemologico di storia militare del mondo antico, Luigi Loreto (1963) ha dedicato un capitolo al Sea Power⁴⁸.



Ignorando Bloom, Loreto concorda con la svalutazione dei lavori di Thiel: ricostruzioni, certo di ottima qualità, delle operazioni navali delle due guerre puniche, ma avulse dal contesto strategico generale della guerra. Diverso invece il giudizio su Starr, "uno storico il cui cammino personale di ricerca si segnala per indipendenza e *Eigenständigkeit* e si contrassegna per lavori che, se complessivamente non particolarmente innovativi, sono però cosparsi di spunti e *aperçus* di grande acume e originalità". Qualità che l'amico Luigi, irriducibile navarca mazzariniano, vuole invece negare all'intervento di Momigliano: definito "testimonianza esemplare di un assoluto equivoco prospettico dell'approccio" perché, "in luogo di appoggiarsi piattamente sui dati tucididei", avrebbe dovuto prioritariamente analizzare "la concezione tucididea, e, prima, temistoclea e periclea del sea power".

La rassegna loretiana della letteratura sulle marine antiche e sulle guerre puniche posteriore alla seconda guerra mondiale appare esaustiva e, ovviamente caustica. Nel complesso gli antichisti ne escono male. Vero è che la separazione tra le dimensioni terrestri e navali della strategia è presso di loro meno accentuata che presso i modernisti. "Ma ciò non è dovuto ad un maggior livello di consapevolezza metodologica, bensì, paradossalmente, al livello inferiore di conoscenze tecniche che gli storici del Mondo antico hanno - e ritengono necessario, a torto, avere". Non si tratta però soltanto di ignoranza dei fondamentali strategico-militari. La ragione per cui l'applicazione della teoria del Seapower al mondo antico è finora mancata, è che la potenza marittima antica, diversamente dalla

La rassegna loretiana della letteratura sulle marine antiche e sulle guerre puniche posteriore alla seconda guerra mondiale appare esaustiva e, ovviamente caustica. Nel complesso gli antichisti ne escono male. Vero è che la separazione tra le dimensioni terrestri e navali della strategia è presso di loro meno accentuata che presso i modernisti. "Ma ciò non è dovuto ad un maggior livello di consapevolezza metodologica, bensì, paradossalmente, al livello inferiore di conoscenze tecniche che gli storici del Mondo antico hanno - e ritengono necessario, a torto, avere". Non si tratta però soltanto di ignoranza dei fondamentali strategico-militari. La ragione per cui l'applicazione della teoria del Seapower al mondo antico è finora mancata, è che la potenza marittima antica, diversamente dalla

⁴⁸ Loreto, *Per la storia militare del mondo antico*, Napoli, Jovene, 2006, pp. 118-125 (cap. IV della Parte IV).

moderna, era ad alta intensità di mano d'opera (equipaggi e operai) e a bassa intensità di capitale (perché la fungibilità tra navi mercantili e da guerra e la scarsa incidenza del costo di costruzione, pari al costo di un mese di esercizio, consentiva di assorbire più rapidamente la perdita della flotta e delle stesse basi e dunque rarefaceva le battaglie navali decisive). Quanto all'origine del potere marittimo romano, Loreto lo considera preesistente alla prima punica, non però in base agli indizi archeologici bensì in base alla percezione di Roma come potenza navale che le potenze ellenistiche avevano già all'inizio del III secolo⁴⁹. Un "paradosso solo apparente", il cui inizio viene poi analizzato da Loreto in un successivo lavoro del 2007 sulla grande strategia della prima punica⁵⁰.

In effetti la questione del Seapower romano è del tutto ignorata nei due volumi della *Cambridge History of Greek and Roman Warfare*, pubblicati nel 2007 e 2008, i quali trattano solo incidentalmente delle forze e battaglie navali⁵¹. In compenso l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* (2007) diretta da Hattendorf dedica al tema 18 su 963 voci⁵² e, forse per sbugiardare Loreto, si moltiplicano gli studi tecnici e strategici sulla marina da guerra romana⁵³, incluso un wargame⁵⁴. Spicca in particolare la

⁴⁹ "L'immagine dello stato romano nell'Oriente ellenistico nell'età delle profezie (III e II sec. a. C.). *Oracula Sybillina III* tra Licofrone, Daniele, I Maccabei, Antistene e Ista-spe", in I. Chirassi Colombo e T. Seppilli (cur.), *Sibille e linguaggi oracolari*, Pisa-Roma, 1990, pp. 450 ss.

⁵⁰ *La grande strategia di Roma nell'età della prima guerra punica (ca. 273 - ca. 229 a.C.): l'inizio di un paradosso* (Napoli, Jovene, 2007).

⁵¹ Alla storia navale sono dedicate 37 pagine del I volume (Philip de Souza, "Naval Forces" e "Naval Battles and Sieges", pp. 357-367 e 434-460) e 10 scarse del II (Boris Rankov, "Classes", pp. 55-58; Catherine M. Gilliver, "Naval and amphibious warfare", pp. 143-147; Hugh Elton, "Military Forces. Late Roman Empire", pp. 273 e 280-81).

⁵² Actium, Ancient Navies (Overview, Greece, Rome, Hellenistic States, Persia, Egypt, Carthage, Phoenicians), Ancient Navigation, Ancient Voyages Narratives, Ancient Voyages of Exploration, Antioch, Galley, Hipparchus, Odyssey, Ostia, Salamis.

⁵³ Penny MacGeorge, "Appendix: Naval Power in the Fifth Century", in *Late Roman Warlords*, Oxford University Press, 2002; David J. P. Mason, *Roman Britain and the Roman Navy*, Tempus Publ., 2003; David Potter, "The Roman Army and Navy", in Harriet I. Flower (Ed.), *The Cambridge Companion to the Roman Republic*, Cambridge University Press, 2004; Robert Gardiner (Ed.), *Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels since Pre-classical Times*, Conway Maritime Press, 2004; Jasper Oorthuijs,

trilogia di Michael Paul Pitassi, avvocato di Portsmouth in pensione, tradotta in italiano per la Goriziana⁵⁵.

Fra i contributi italiani, ricordiamo il grosso volume, purtroppo a carattere amatoriale, di Franco Montevicchi⁵⁶, quelli degli ammiragli Antonio Flamigni (1931-1994)⁵⁷ e Domenico Carro (1942)⁵⁸, uno dei vari di Raf-

“Marines and Mariners in the Roman Imperial Fleets”, *The Impact of the Roman Army (200 BC-AD 476): Economic, Social, Political, Religious, and Cultural Aspects* : Proceedings of the Sixth Workshop of the International Network Impact of Empire (Roman Empire, 200 B.C.-A.D. 476), Capri, March 29-April 2, 2005, BRILL, 2007, pp. 169-180; Bradley Workman-Davies, *Corvus A Review of the Design and Use of*, Lulu.com, 2006; D. B. Saddington, "Classes. The Evolution of the Roman Imperial Fleets", in Paul Erdkamp, *A Companion to the Roman Army*, Blackwell Publishing, 2007; Christa Steinby, *The Roman Republican Navy: from the Sixth Century to 167 BC*, Societas scientiarum fennicae, 2007; Matthew Joseph Bearzotti, *The First Punic War and the Development of the Roman Navy*, UMI Dissertation Services, 2008; Ken Torin, *The Roman Navy and Its History: Discovering the Details of the Empire's Naval Armada*, Webster's Digital Services, 2012 (compilazione degli articoli di wikipedia).

⁵⁴ Eric Hotz, *Roman Seas. Ancient Roman Naval Combat Rules, 264BC - AD400*, 2010

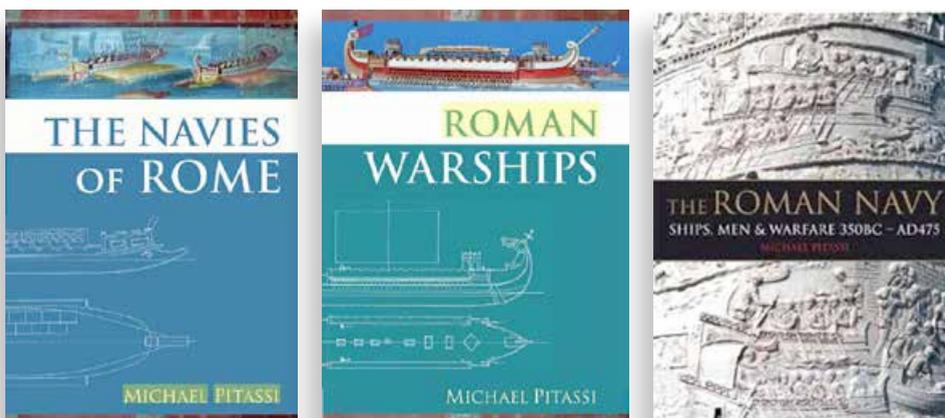
⁵⁵ Michael Paul Pitassi, *The Navies of Rome*, Boydell & Brewer, 2010 (*Le Flotte di Roma*, Libreria Editrice Goriziana, 2011); Id., *Roman Warships*, Boydell Press, 2011 (*Le Navi da guerra di Roma*, LEG, 2013); Id., *The Roman Navy: Ships, Men and Warfare 350 BC-AD 475*, Pen & Sword Books, 2012.

⁵⁶ Montevicchi, *Il potere marittimo e le civiltà del Mediterraneo antico*, Città Di Castello, L.S. Olschki, "Archivum Romanicum", 1997 [stroncatura di Christiane Delplace in *Annales SHA*, 54 (1999), 5 (sept.-oct.), pp. 1157-1159].

⁵⁷ Flamigni, *Il potere marittimo in Roma Antica, dalle origini alla guerra siriana*, ed. Rivista Marittima, 2011. Si tratta dei primi quattro capitoli dell'opera, rimasta incompiuta per la morte dell'A. Flamigni è autore pure della prima traduzione italiana (1994) del capolavoro di Mahan. Le traduzioni giapponese e russa sono del 1899 e 1907.

⁵⁸ Carro, *Classica (ovvero "Le cose della Flotta") - Storia della Marina di Roma - Testimonianze dall'antichità:*, serie di 12 Quaderni della *Rivista Marittima*, Roma, 1993-2003, poi riuniti in *Roma Navale*, Roma, E.S.S., 2005 e 2006; Id., *Marittima. La Marina di Roma repubblicana*, Roma, Forum Editore, 1995. Carro ha pubblicato inoltre 7 saggi, 25 articoli e minori contributi (*Bibliografia* online su scribd). Ricordiamo in particolare "Aforismi navali romani" (Quaderno SISM 2013 *American Legacy*, pp. 113-131) e "Vessillo Azzurro. Agrrippa ammiraglio di Augusto" (Quaderno SISM 2014 *Naval History*), entrambi online su scribd.

faele D'Amato per la Osprey⁵⁹ e altri sulla battaglia delle Egadi⁶⁰ e sulla tecnologia navale, i porti e la navigazione⁶¹. Ma il più importante e geniale di tutti è quello di Lucio Russo, in cui, a proposito del deludente rapporto di Polibio sull'esplorazione delle coste atlantiche da lui effettuata nel 146 a. C. su incarico di Scipione Emiliano, si ipotizza un astuto depistaggio dell'ex-ipparco della Lega Achea per sottrarre almeno la metà atlantica dell'ecumene di Eratostene dalle luride e ottuse mani dei nuovi padroni del Mediterraneo⁶².



Altri importanti contributi sono quelli promossi dai Simposi di storia navale della Naval Academy di Annapolis. Quello del 2011 includeva un panel sulle “Ancient Topics in Naval History, diretto dal comandante

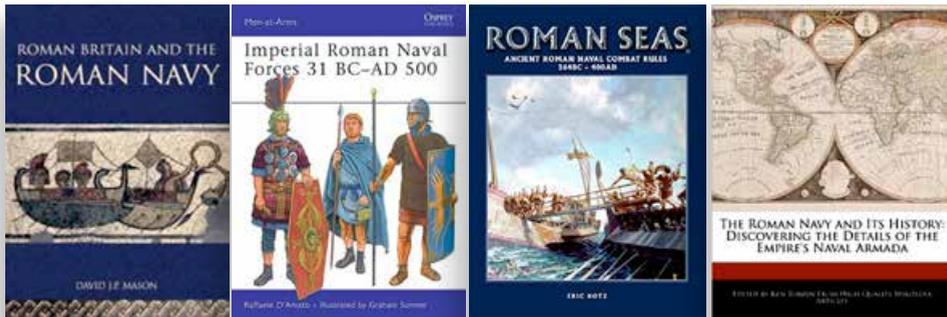
⁵⁹ R. D'Amato, ill. di Graham Sumner, *Imperial Roman Naval Forces 31 BC-AD 500*, Men-at-Arms Series No. 451, Osprey Publishing, 2009.

⁶⁰ Tommaso Gnoli, “La battaglia delle Egadi. A proposito di ritrovamenti recenti”, *Rivista storica dell'Antichità*, 41 (2011), pp. 47-86.

⁶¹ In particolare: Pietro Janni, *Il mare degli antichi*, Bari, Dedalo, 1996, con ampia bibliografia (pp. 471-486); Stefano Medas, *De rebus nauticis*, L'Erma di Bretschneider, Roma, 2004; Elio Cadeto, *Quando i Romani andavano in America.*, Roma, Palombi, 2009; Giuseppe Luigi Nonnis sui *Marinai Sardi nella flotta di Roma antica*, Cagliari, T&A, 2009.

⁶² Lucio Russo, *L'America dimenticata. I rapporti tra le civiltà e un errore di Tolomeo*, Milano, Mondadori, 2013, p. 106 (Plin., *NH*, V, 9; Polyb., III, 38; Strab., II, iv, 1-3).

John Freymann, con contributi sulla guerra piratica⁶³, l'intervento navale bizantino contro i Vandali⁶⁴ e il ruolo del potere marittimo durante il Principato (*Sea Power without a Navy? Roman Naval Forces in the Principate*). Quest'ultimo lavoro è di Jorit Wintjes, dell'Università di Würzburg, che già nel simposio del 2009 aveva sottolineato le funzioni (ricognizione ed esplorazione, trasporto e assalto anfibia) delle forze navali e fluviali dell'Impero romano in teatri extra-mediterranei⁶⁵.



Grazie alla Rete, dopo un secolo abbiamo potuto rendere giustizia postuma a Clark. E dopo trent'anni, finalmente siamo costretti ad accorgerci del lavoro magnifico di Reddé smettendola di idolatrare l'introvabile Starr. Infatti i lavori di Pantera, Deslandes, Bechi, Rondelet, Bouvet de Cressé, Bartolucci, du Sein, Graser, Ferrero, Serre, Breusing, Gavotti, Chapot, Tarn, Clark, "Mussolini", Rose, Courtois e Reddé e le recensioni scientifiche di Thiel, Kienast e Montevecchi sono disponibili online nei siti googlebooks, internet archive e Persée (Jstor lasciamolo perdere perché pretende assurdamente e arcignamente di farsi pagare e non è manco friendly-user). I saggi di Emanuele (sul capitolo navale di Vegezio) e di Bloom (contra Starr) e alcuni altri (Carro, Gnoli) si trovano nel web. *Ubi Sumus?*, in cui è contenuto il saggio bibliografico di Casson, è scaricabile dal sito del Naval War College. E' il Web Power, bellezza: *Publish (online free!), or perish.*

⁶³ Phyllis Culham, *The Strategic Threat of Piracy to the Roman Empire in the Eastern Mediterranean and Black Sea, 69-71 CE*.

⁶⁴ Samuel Winsted, *Justinian's Strategic Motivation for the Naval Assault on the Vandals*.

⁶⁵ V. supra, cit. a nt. 9.

La guerra navale all'epoca di Dante

di Paolo Cau



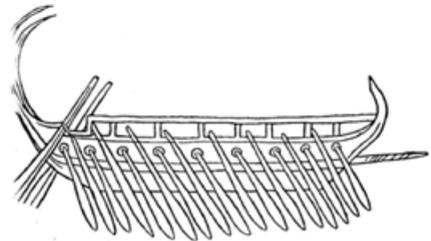
Banconota da 5000 lire (1947-1963) con le Regine del Mare, Genova e Venezia

I mezzi.

Se l'Alto Medioevo vede il Mediterraneo dominato prima dalla flotta bizantina con pochissimo contrasto da parte di minori avversari, e poi dalla neonata potenza araba, presto espansasi in Nordafrica, nella penisola iberica ed in altri territori dell'Europa meridionale, è dopo il 1000 che vi si riaffacciano, e prepotentemente, le marine "occidentali": Pisa, e Genova, esortate da Benedetto VIII, tolgono a tal Mogahid (Museto o Mugetto nelle fonti italiane) la Sardegna, le navi di Pisa, Genova, Venezia e dei Normanni libereranno la Sicilia, e ancora Pisani e Genovesi alleati anche con Pantaleone d'Amalfi, con un'impresa ricordata più che altro con un poemetto nel latino del tempo, "*componunt mille naves solis tribus mensibus*" varano una flotta di 1.000 (!) navi in soli 3 mesi, strappano "*Pantaloream ...cum arce fortissima*", Pantelleria dalla fortissima rocca ai Musulmani, e, sulla scia della vittoria, i suoi armati sbarcano in Tunisia ed affrontando i leoni che fanno la guardia al palazzo del palazzo

dell'Emiro Timino conquistano anche Madia e Zavilah¹, ed infine altre flotte mediterranee giungeranno, in formazioni computabili oltre il centinaio, sulle coste della Terrasanta.

Il tipo di nave da guerra principale era la galea, ereditata dai Bizantini, che però la avevano tenuta al séguito dei dromoni, *capital ships* con centinaia di uomini a bordo, 3 alberi, 100 remi in due ordini, e soprattutto, oltre che uno sperone a prua, armi pesanti, tra cui almeno, a prua, un "lanciafiamme", un sifone, una pompa pneumatica che proiettava il vischioso liquido infiammabile che poi venne chiamato "fuoco greco".²



Dromone

Molto più leggera del dromone, la galea occidentale dei primordî aveva di norma un solo albero a vela latina, o al massimo due, non più di 50 remi, un equipaggio di meno di 200 elementi.³

Ma, nel giro di due secoli, le galere evolvono assai rispetto alle loro antenate dirette delle prime imprese delle Repubbliche marinare e delle prime tre Crociate: se queste erano grandi, robusti barconi con i remi inscaldati direttamente sulle fiancate, ora, innanzitutto, sono cresciute, sino a 40 m. di lunghezza fuori tutto, la loro chiglia è costituita da assi accostate, anziché "gradinate", con evidente vantaggio idrodinamico. Dall'inizio del '200 i vogatori (tutti liberi, contrariamente che dal '500 in

¹ *Carmen in victoriam Pisanorum*, a c. di P. Loi, Pisa, Giardini, 1969, *passim*.

² Leone VI Imperatore, *Naumachica*, §§ VI- IX, tradotti in : *Storia della marinaria bizantina* a c. di Antonio Carile e Salvatore Cosentino, Bologna, Editrice Lo Scarabeo, 2004, p. 293-294.

Sul fuoco greco:

Arnold Toynbee, *Costantino Porfirogenito e il suo mondo*, Firenze, Sansoni, 1987, p. 338, 363 – 364 e n., 365 – 366 e n., 367.

Paolo Cau, "L'arma segreta dei Bizantini: il fuoco greco", in *Storia e Dossier* n.146, Settembre 2000, p. 48-51.

³ Pierangelo Campodonico, *La marinaria genovese dal Medioevo all'Unità d'Italia*, Milano, Fabbri, 1991, p. 8 e 9.

poi: cittadini che in pace sono impiegati, negozianti, artigiani, o persino, se la flotta è di un sovrano, cavalieri blasonati⁴) sono due per banco, con un remo di lunghezza diversa ciascuno, un po' più o un po' meno di 8 metri, e circa 60 kg di peso. Dopo il 1248 ci sarà l'innovazione del "rematore terzo", sempre sullo stesso banco, e può essere uno dei soldati imbarcati, convocato quando ce n'è urgente necessità: al massimo della potenza quindi, lo scafo può essere spinto anche da 150 remi e più. Poi, almeno dal 1270, le galere presentano tutt'intorno una gran cornice rettangolare, il "posticcio" ed è lì che ora si imperniano i remi con ampliamento del gioco e minor fatica per i vogatori. Ovviamente, a seconda degli scopi di uso, la galera varia anche di dimensioni e forma: ha sorelle minori che sono le saettie, velocissime, e maggiori, le teride, "tritae" o taride, più larghe di fianchi e adatte al commercio, persino oltre Gibilterra, con le Fiandre, e gli uscieri detti alla svelta anche "galere con la poppa aperta" perché caratterizzati da unuscio, un portellone ribaltabile come quello degli LST ed analoghe unità della seconda guerra mondiale, dal quale si imbarcano o sbarcano almeno 6 cavalli⁵.

Esistono, però anche i velieri puri, navi non più precisamente denominate ("naves" in latino e "naus" in catalano), grandi, talvolta grandissime, come quel *Leone della Foresta*, nave pisana⁶ descritta da Ottobono Scriba come "*maximam, cum castellis mirificis et instrumentis bellicosis et ingeniis et armatorum multitudine copiosa*" insomma grandissima, dotata di sorprendenti incastellature, strumenti e macchine da guerra, e con molti armati a bordo, nel 1195 si arenò forse volontariamente nello stagno di Santa Gilla (tra Cagliari ed il suo attuale aeroporto di Elmas), e resistette per una giornata agli assalti dei Genovesi, che poterono raggiun-

⁴ Jean de Joinville, *Storia di San Luigi*, Milano, Bompiani, 1944, § XXXIV a p.75: su una galera della penultima Crociata, i rematori erano 300 nobili della "casa" del Conte di Giaffa, ognuno munito di uno scudo con le armi del Conte, una croce rossa in campo oro, e di una lancia con il pennoncello oro.

⁵ Arribas Palau, *op.cit.*, p. 378, parlando della spedizione che tolse i possedimenti sardi a Pisa, cita "galere aperte" ed uscieri che imbarcheranno 20 o anche 30 cavalli.

⁶ *Croniche della città di Pisa* dall'anno della sua edificazione al MCCCCVI, del dottore Bernardo Marangone Pisano, mandate per la prima volta in luce da un testo a penna del sig. Vincenzio Coletti, in Bonaventura Benvenuti, *Rerum Italicarum scriptores ...ex Florentinarum Bibliothecarum codicibus*, Firenze, 1748, I, p. 477.

gerla, in quei bassi fondali, solo con le scialuppe delle galere e tentarne la scalata come ad una fortezza costiera, riuscendovi in serata⁷. Ovvie le differenze tra i due tipi di unità: la nave è strettamente dipendente dal vento per la sua locomozione, ed è più lenta della galera, ma ha maggior capacità di carico (che, in guerra significa anche possibilità di imbarcare più combattenti, ed armi pesanti), e con la sua ampia opera viva, regge meglio il mare, in tutte le stagioni.

Come la galera, anche la nave si modificherà: o meglio, in gran numero, dopo i primi anni del XIV secolo, la “*Nova Cronica*” di Giovanni Villani cita un tipo di unità che tende a sostituirla: la cocca, sottolineando “*la grande mutazione di naviglio*” portata dall’adozione, da parte genovese, catalana e veneziana, di questa novità dovuta a corsari di Baiona venuti “*corseggiando*” nel Mediterraneo⁸. Sempre capiente, ma più leggera di gigantesse come



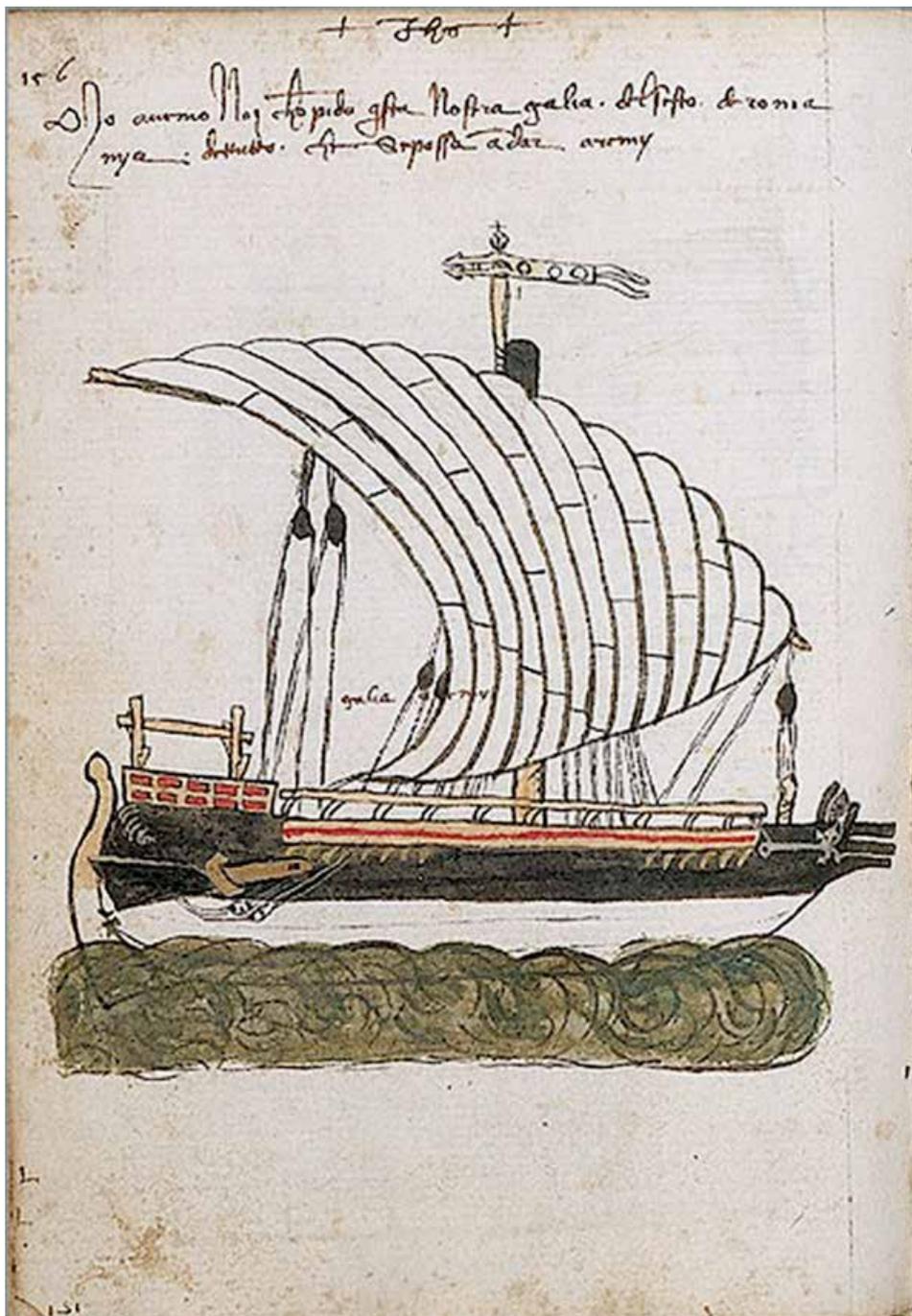
Cocca catalana

il *Leone della Foresta*, la cocca ha un solo albero, a vela quadra, che con nuovi sistemi di attacco può essere ridotta o estesa nella sua superficie quasi istantaneamente, cosa che permette di ridurre la necessità, per le manovre, ad un solo uomo per (è stato calcolato in tempi recenti) 10 tonnellate di stazza, contro uno per 5 delle precedenti. E soprattutto, dal Mare del Nord le cocche recano un’invenzione, che in quelle latitudini era in uso almeno da 120 anni: il timone unico, incernierato a poppa, al posto dei due “remi-timone” laterali, faticosissimi ed incerti che resistevano da qualche secolo prima di Cristo sulle navi fenicie, greche, romane, arabe e bizantine e che sarebbero rimasti ancora un bel po’ sulle galere.⁹

⁷ Ottobono Scriba, in *Annali genovesi di Caffaro e de’ suoi continuatori* (“Annali della Storia d’Italia”, Istituto Storico per il Medioevo), a cura di L. Tommaso Belgrano e C. Imperiale di Sant’Angelo, II, Roma, Tipografia del Senato, 190, p. 56 – 57.

⁸ Giovanni Villani, *Nova Cronica*, Libro IX, § LXXVII.

⁹ Richard Joseph Des Noëttes, *De la marine antique à la marine moderne: la révolution du gouvernail, contribution à l’étude de l’esclavage*, Paris, Masson & C.ie, 1935, *passim*.



Galea di Romania

La rivoluzione nautica

Tra XIII e XIV secolo evolve anche l'arte del navigare: è stata chiamata "Rivoluzione nautica", già l'adozione di un nuovo sistema di velatura e del timone di poppa sulle cocche ne è un sensibile aspetto. E poi il semplice ago calamitato che si perfeziona nella bussola, di cui Pietro Pellegriano da Maricourt, il maestro di Ruggero Bacono, ci dà una chiara descrizione nella sua *Epistula de magnete* del 1269¹⁰, e la carta nautica, citata per la prima volta nella cronaca dell'ottava Crociata (ed è un "oggetto misterioso" che i marinai genovesi srotolano sotto gli occhi di San Luigi IX, per fargli vedere quanto in realtà, dopo giorni e giorni di navigazione d'altura, si sia vicini a Cagliari...).¹¹ Tutti strumenti che liberano navi e squadre intere dalla schiavitù del cabotaggio, come si vedrà nella caccia che i Genovesi vinceranno alla Meloria contro i Pisani, nel 1284, dopo aver incrociato e incrociato nel Tirreno, senza perdersi.

Le armi

L'armamento dei combattenti di terra, nei decenni che stiamo considerando, si può rapidamente elencare: dominante, è noto, la spada, con i suoi fratelli e sorelle minori, pugnali, daghe corte, coltellacci. Il cavaliere ha una lancia che non è più quella leggera che i Normanni dell'arazzo di Bayeux agitano col braccio libero o tengono sotto l'ascella: si è fatta più pesante, e si escogitano sistemi per fissarla al fianco (la cosiddetta "resta"). E mazze ed asce, che possono agire contro la protezione di una corazza che ha per ora poche parti rigide contro un'ampia superficie di maglia di filo di ferro.

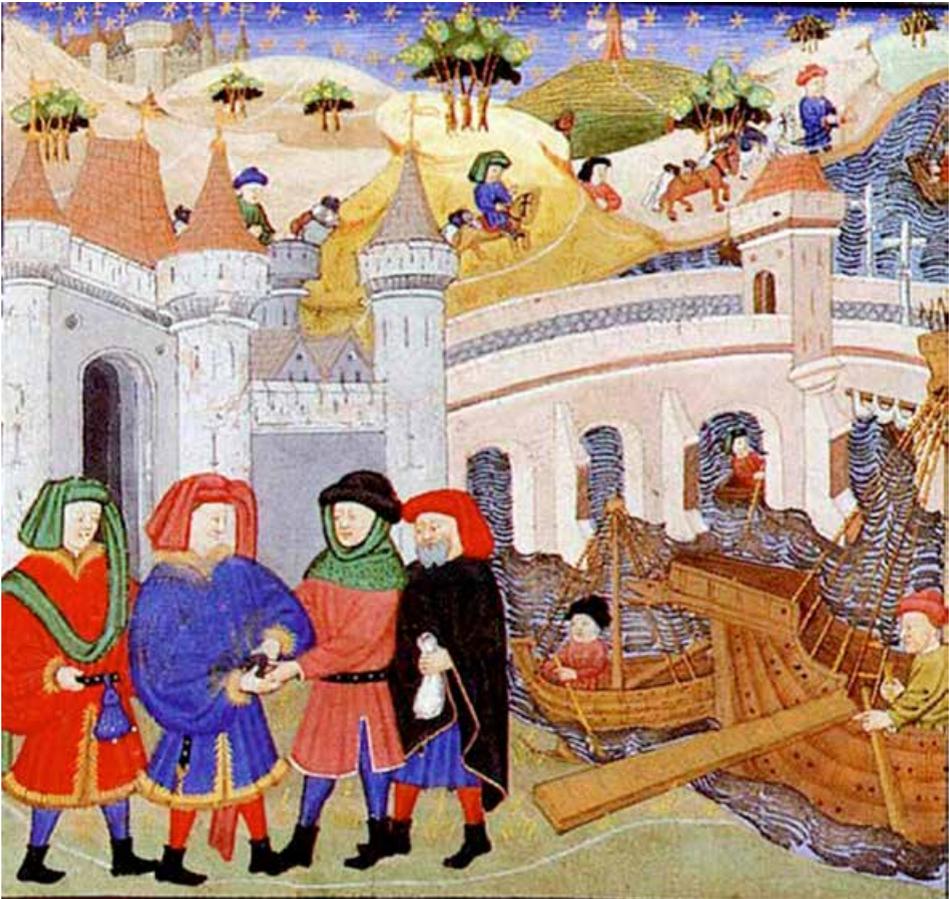
Per colpire a distanza, si useranno ancora per poco frombole e mazzafionde, dardi a mano, archi e, sempre più in auge dopo la prima Crociata, la balestra, dall'arco di legno o di strati di corno elasticizzati con tendini d'animali. E tra le armi pesanti, il trabucco, citato praticamente ogni volta che un cronista del '20 o '300 racconta un assedio, ha sostituito il mangano, azionato dalle braccia di decine, o anche 200 uomini: dimenticati i "tormenta" greci e romani che, come suggerisce il nome, sfruttavano

¹⁰ Marco Tangheroni, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma – Bari Laterza, 1996, p. 187 - 196

¹¹ *Vie et vertus de Saint Louis d'après Guillaume de Nangis et le Confesseur de la Reine Marguerite*, Paris, Librairie de la Société Bibliographique, 1877, p. 191.

l'elasticità di corde attorcigliate, gli inventori e costruttori di macchine da lancio preferiscono il sistema a contrappeso. Ed il braccio che scaglia il proiettile, non è il cucchiaio rigido della catapulta o dell'"onagro" dei tempi di Cesare, ma viene allungato con un sacco tenuto da alcune lunghe corde: insomma, come la frombola aumenta la gittata possibile ad un lanciatore di pietre a mano nuda.

Infine, anche se le cronache hanno più spesso che no il pudore di nominarle, sono apparse le armi da fuoco, leggere (schioppetti) o pesanti come i "*pots à feu*", vasi da fuoco: hanno ancora una forma troppo tozza per evocare termini come "canna" o "cannone", ed in italiano si userà "bombarde".



I mercanti. Miniatura al De regimine principum di Egidio Romano

Sul mare, non ci saranno molte differenze. Esaminiamo gli inventarî di unità navali giunti sino a noi, o i regolamenti, o i suggerimenti che, come i non pochi manuali di tattica dell'epoca bizantina, venivano forniti da sovrani o da loro consulenti ai comandanti delle flotte del loro tempo. Tra questi ultimi, per la verità, la scelta non è vastissima: fondamentalmente, ricchi di informazioni sono due autori solamente: Egidio Romano (1243 circa - 1316) e Marin Sanudo (o Sanuto) Torsello il Vecchio (1260/70-1343).

Egidio, un frate Agostiniano, precettore di Filippo il Bello, nel Capo XXIII del manuale che scrisse per questo Delfino, il "*De regimine Principum*" (tradotto peraltro anche in Catalano) consiglia a chi deve combattere per mare il lancio preliminare di vasi pieni di "*pegunta, sofre, rasina e oli*", pece, zolfo, resina ed olio, il tutto "*mesclat*" con stoppa, ed incendiato: forse si cerca, qui, di ricreare il fuoco greco. E quando le navi saranno accostate fiancata a fiancata, se all'albero dell'unità attaccante è imperniato un grosso palo "*ferrat de totes parts*" la nemica "*e los que hi son*" possono essere colpiti, come da un maglio o da un ariete; tener a bordo una gran quantità "*amplaram sagittarum*" (o "*sagettes amples*") frecce a punta larga, per squarciare le vele, una o forse più di una falce dal lungo manico, per recidere le manovre, grappini in cima a catene, altri vasi di calcina "*ben polverizada*" ed altri ancora con sapone liquido: gli uni per accecare il nemico, e gli altri per rendere scivoloso il ponte. E infine pietre, e proiettili aguzzi gli uni e le altre da poter lanciare a mano. Né manca il suggerimento di un espediente insidioso: imbarcare marinai "*qui diu sub aquis durare possunt*", che riescono a stare a lungo sott'acqua: con attrezzi appositi, potranno perforare l'opera viva dalle navi avversarie.¹²

Sanudo il Vecchio, invece tratta la guerra di terra e di mare nel "*Liber secretorum fidelium Crucis super Terræ Sanctæ recuperatione et conseruatione*" in pratica una lunga esortazione a riprender le Crociate, pubblicata, decennio più decennio meno nello stesso periodo della Divina Commedia e anzi giunta a stesura definitiva negli anni in cui Dante moriva. Nell'opera, l'Autore espone l'opinione che la Terrasanta si possa riconquistare partendo dall'Egitto, penetrando anche in profondità nel

¹² Egidio Romano, *Del reggimento de' principi*, Firenze, Le Monnier, 1858, p. 312, nel Capitolo XXII dell'originale latino.

suo territorio attraverso il Nilo, per cui serviranno galere ben armate, sia grosse che medie, di “modello” veneziano¹³. A mezzanave, esse dovranno avere un “*castrum*” largo quanto lo scafo, lungo 20 piedi ed alto da riparare sino alla testa gli armati che albergherà, nonché a prua “*instrumenta bellica*” non meglio specificati, e, da poppa a prua, “*pertichetæ*” e “*furcata*” che il vocabolario di latino medioevale del Du Cange¹⁴ spiega come “armi da lancio” immaginiamo leggere, e “*balistaria*” = balestriere, ad ogni banco.



Carta del mondo di Pietro Vesconte, 1321, contenuta nel *Liber Secretorum* di Marin Sanudo

Il “*Castrum*” e tutte le sunnominate installazioni dovranno essere smontabili e rimontabili con facilità. Sanuto poi prosegue enumerando le armi difensive ed offensive individuali necessarie ai futuri Crociati imbarcati: una “*zuppa*” cioè una giubba, una tunica, evidentemente di maglia di ferro, con tanto di collare e guanti metallici, che però può essere assegnata solo a chi non sta sottocoperta; elmi e scudi di tipo catalano (grandi da riparar tutta la persona, robusti, ma leggeri). Ogni uomo dovrà avere poi una spada lunga (*ensis*) ed una corta (*gladium*: forse, più semplicemente, un pugnale), mentre il loro comandante avrà un bastone di ferro (l’antenato del bastone di maresciallo?). Ogni balestriere disporrà di due armi, una balestra più “forte” da usare in postazione fissa e riparata, e la “*debilior*”, da portare a terra, in marcia o in ritirata. Ed ancora, sulle galere dovranno esserci lance lunghe, falcioni ed arpioni (specialmente a prua), lance corte e giavellotti, e pietre in grandissimo numero. Tornando alle balestre, il nostro precisa: i due tipi diversi sono chiamati “*grossæ de torno*”, pesanti con un martinetto per tendere l’arco, e “*balistæ à pesarola*” con qualcosa di più semplice, pulegge dice il Gu-

¹³ Marinus Sanutus dictus Torsellus, *Liber secretorum fidelium Crucis super Terra Sanctæ recuperatione et conservatione*, Gerusalemme, Masada Press, 1972, Lib. II, Pars I, § II, p. 35 e 36 e § VI, p. 57 e 58.

¹⁴ Carolus du Fresne, Dominus Du Cange, *Glossarium mediæ et infimæ latinitatis*, ristampa anastatica, Graz, Akademische Druck – U. Verlagsanstalt, 1953, *ad voces* “*Furcata*”, vol. III, p. 633, e “*Perticheta*”, vol. VI, p. 288 e “*Perdiceta*”, id., p. 268.

glielmotti¹⁵, o qualcosa di simile, e dovranno essere imbarcate nel numero ritenuto utile dal Capitano e comunque quante ne potrà contenere la galera, senza togliere però spazio agli altri combattenti e ad altro materiale utile. Ed anche i loro “*sagittamina*” le munizioni, dovranno essere in “*numerum infinitum*” specialmente di quei proiettili che in lingua volgare sono chiamati “*falsadores*”, particolarmente acuminati e quindi perforanti/penetranti. Poi, si dice che ogni nave ha bisogno sia di “*aedificia balistarum silvestrarum vel spingardarum*” che di *machinae* soprattutto di quelle a gran gittata, solidamente costruite e dotate di tutti i serventi necessari.¹⁶



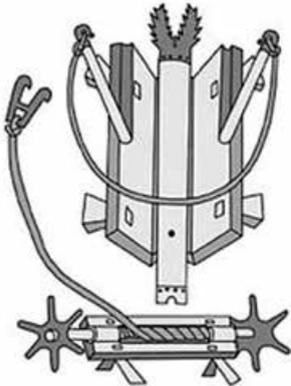
Battaglia tra galere, dall'affresco di Spinello Aretino nel Palazzo Pubblico di Siena [di fronte a Guidoriccio da Fogliano di Simone Martini].

Questi termini, “balestre silvestri” o “selvagge” e “spingarde”, hanno fatto discutere storici militari e linguisti, come il Guglielmotti che, alla voce “Silvèstro”, ricorda che tra la fine del ‘2 e l’inizio del ‘300 “*Cronisti, legislatori e tattici cominciano a parlare nuovo linguaggio attorno*

¹⁵ Padre Alberto Guglielmotti O.P., *Vocabolario marino e militare*, Milano, Ugo Mursia, 2007, *ad vocem* “Pesaròla”.

¹⁶ Marinus Sanutus, *op.cit.*, Lib. II, Pars IV, § VIII, p.59 – 60.

alle armi”¹⁷ e quindi si intendeva con ciò “da fuoco”, “a polvere da sparo”. Ricordiamo però che nel resto dell’Europa, termini simili a spingarda come “*espringale*” in antico francese, o “*springald*” in inglese indicano un’arma da lancio meccanica pesante, erede stretta della “*ballista*” romano classica e citata in Europa Occidentale soprattutto nei secoli XII e XIII.¹⁸



Springald

Il carico d’armi sinora caldeggiato non basta: a prua (evidentemente, non abbastanza ingombrata dagli oggetti di cui sopra ...) verrà sospeso un palo, ferrato ad entrambe le estremità, che, *quasi aries*, colpisca naviglio e gente del nemico: già visto in Egidio Romano. Infine, vasi pieni di calce e di sapone liquido, e tra questi vasi, svariati “*triuulgi*” ferri a tre punte, come i triboli dei tempi di Giulio Cesare ed artificî per appiccar fuoco¹⁹. Qualche capitolo più avanti, Marin Sanudo spiega come devono essere le armi da lancio, ed aggiunge particolari: le balestre con

l’arco di legno, afferma, servono meglio nei climi umidi, mentre quelle il cui arco è costituito da strati di corno, incollati con midollo ed è ulteriormente elasticizzato con tendini di animali, tira più lontano col freddo e nei paesi dal clima secco. Entrambi i tipi, comunque, vanno protetti con cura dal sole, dalla pioggia, dal vento e dalla rugiada, tenendoli sempre coperti, salvo nel momento dell’uso. A bordo, queste armi vanno tenute sotto coperta, appese, ma non posate a contatto col legno²⁰.

¹⁷ Guglielmotti, *op. cit.*, *ad vocem* “Silvèstro”.

¹⁸ Salvatore Battaglia, *Grande dizionario della lingua italiana*, Torino, UTET, 2007, vol. XIX (Sil – Sque) *ad vocem*: § 1 – Ant.: il termine, nel significato di “macchina da guerra” appare tra l’altro nella “*Tavola Ritonda*”, nella *Cronaca* dell’Anonimo Romano contemporaneo di Petrarca e Cola di Rienzo, e nei “*Reali di Francia*” di Andrea da Barberino. Guglielmotti, *op. cit.*, *ad vocem* “Spingárda”, invece nega che la parola possa aver l’accezione di “macchina a corda”. Quanto all’inglese “*springald*” la voce, in Wikipedia è definita come “*mechanical artillery*”, rimandando a David Nicolle, *Medieval warfare source book*, vol. II. e riportandone un’illustrazione.

¹⁹ Marinus Sanutus, *op. cit.*, Lib. II, Pars IV, § VIII, p. 60.

²⁰ Marinus Sanutus, *op. cit.*, Lib. II, Pars IV, § VIII, p.59 – 60.

Si può obiettare, giustamente, che questa è solo teorizzazione e non solo per l'abbondanza ed il peso dell'armamento imbarcato sulle galere descritte da Sanudo (e *glissons* sugli assaltatori subacquei in apnea di Egidio...): consultiamo quindi chi trattava di fatti avvenuti, come i cronisti o i compilatori di inventarî o ancorá quelli che possiamo chiamare regolamenti, scritti immediatamente *prima* di una loro realistica applicazione. Nelle cronache si parla sempre di galere leggermente armate, e di grandi navi o cocche che invece presentavano casseri, castelli e bertesche ed avevano a bordo sino a 400 balestrieri e potenti macchine da lancio.

Una cocca barcellonese impegnata in una campagna del 1331 aveva a



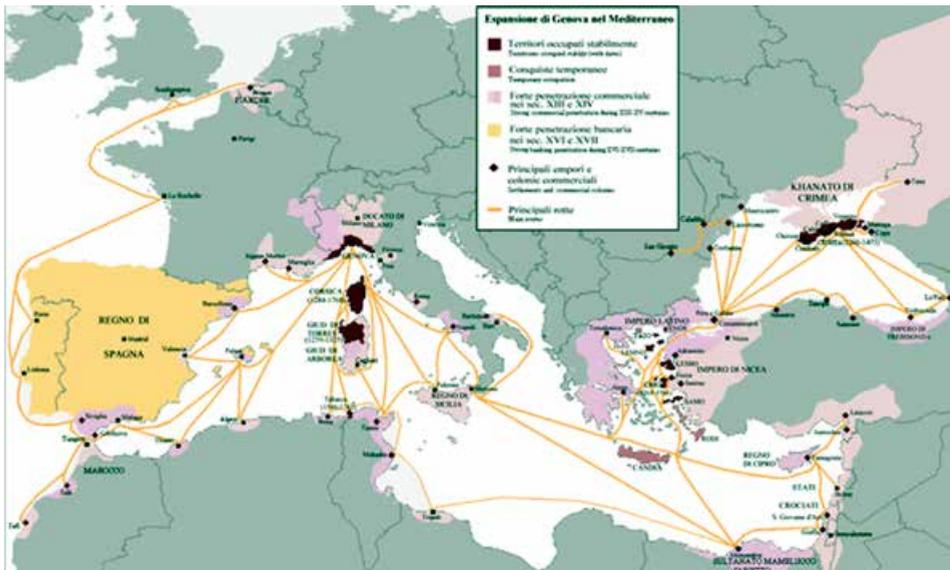
Spinello Aretino nel Palazzo Pubblico di Siena (particolare)

bordo, alla partenza, 3.166 dardi (si direbbe, giavellotti), 357 lance larghe, 40 lance “*de mano*”, 16 arpioni, 300 balestre ed oltre 7.000 “*saetas*”, 68 scudi, 106 celate, 107 corazze, un trabucco e 20 sporte di pietre²¹. Alla battaglia della Meloria, però, vediamo un *unicum*, un’arma segreta mai citata altrove, nell’opera del Templare di Tiro, il cronista della perdita dei possedimenti di Terrasanta da parte dei Cristiani: a bordo di ogni galera dei Pisani vi era, sul ponte, una pericolosa girandola di affilate spade e di flagelli, innestati su un perno che veniva fatto ruotare (o si era pronti ad azionare in caso di arrembaggio) da persone che stavano sotto il ponte stesso²². Nel ‘300 inoltrato, le galere catalane che si

²¹ Anna Unali, *Il “libre de acordament”, arruolamento di equipaggi catalani per la guerra di corsa nel ‘400*, Cagliari, Edizioni della Torre, 1982, p. 22.

²² *Cronaca del Templare di Tiro (1243 – 1314). La caduta degli Stati Crociati nel racconto di un testimone oculare*, a c. di Laura Minervini, Napoli, Liguori, 2000, § 212, p. 179.

impegnavano nelle guerre mediterranee per la conferma del possesso delle isole italiane, dovevano tenere a bordo, per imposizione delle “*Ordenanzas navales*”, 1.000 “*dardos*”, 6.000 “*saetas*”, 120 pavesi, 120 corazze, complete di gorgiere e “*capacetes*”, 50 lance e 24 “*lanzas romañolas*” (a punta larga, come ci può dire anche un moderno dizionario castigliano), ma anche 10 asce e falcioni²³.



Espansione commerciale della Repubblica di Genova (©Kayac1971)

Quando i traffici della Repubblica di Genova si fecero regolari col Mar Nero, per i convogli che si recavano in Crimea, fu stilato un fitto regolamento, il “*Liber Gazariae*” (Gazaria era appunto il nome che indicava appunto il Chersoneso antico, ora Crimea) dal quale si ricavano numerosissimi dati sulle galere, i loro equipaggi, i mercanti che vi si imbarcavano, dimensioni, suddivisione interna e, con la stessa precisione, le armi di bordo: còmito e scrivano di bordo erano muniti di una buona corazza (“*de proba*” dice il testo), una cervelliera ed un “collare” (sembra di poter interpretare, un camaglio), uno scudo “*pavexio*”, guanti metallici, spada e coltello, mentre i nocchieri dovevano accontentarsi di cervelliera e “collare”, spada e un “*gradium de latere*” (anche qui richiamo al gladio, per indicare arma corta da taglio e punta, da portar sul fianco). I ba-

²³ Arribas Palau, *op.cit.*, p. 157.

lestrieri dovevano esser di regola 18 per galera, ed oltre la loro arma dovevano portare una corazza non ottima come quella dei due ufficiali, ma solo “*de media proba*”, cervelliera, collare, spada ed il citato gladio da fianco. Inoltre in unità che hanno un equipaggio superiore ai 170 elementi, dovranno esser presenti 160 corazze di due diverse qualità, 160 collari, 170 scudi pavesi (che, aggiungiamo ora noi, venivano fissati al posticcio, per formare una barriera rimovibile, ma solida, che riparasse i vogatori) 170 cervelliere, 12 ronconi, 12 balestre oltre le 18 già dette, e loro parti di ricambio, 2.000 verrettoni di particolare robustezza, ed altri 3.000 più leggeri, 6 “giusarme” (falcioni simili a *machetes* o a scimitarre, a curvatura non pronunciata, e manico corto), 24 “buone lance”, ed infine 8 dozzine di “*vervii*” : lanciotti da scagliarsi a mano. E si parla di galere precipuamente mercantili ...²⁴

Infine, brevi elenchi di armi imbarcate ci sono forniti nientemeno che da ... due poeti. Il più antico dei due, ma abbastanza vicino all’età di Dante da poter dedicare un poemetto alla vittoria genovese a Curzola (8 settembre 1298), è il prolifico Anonimo Genovese, che scrive esclusivamente nel volgare della sua città. Nel raccontare in versi la “*victoria facta per Januenses contra Venetos in Laiacio Armenie*” (Lajazzo, attuale Ayas, vicino ad Alessandretta, in Turchia) nell’anno 1294, nomina

Barestre, lance e pree

cioè pietre, cui aggiunge

cazinna pre galee

la calce consigliata da Egidio e da Sanudo, e più avanti parla di

spae, rale e costorel

spade si intende, e coltelli ad un solo taglio, e le “*rale*” può esser voce popolaresca per giusarme .²⁵

Ed in un altro poemetto, dove confronta la vita disordinata e sporca delle galere mercantili con quella gloriosa e disciplinata delle loro “sorel-

²⁴Dati presentati in Giovanni Forcheri, *Navi e navigazione a Genova nel trecento. Il liber Gazarie*, Bordighera, Istituto nazionale di studi liguri, 1974.

²⁵ Anonimo Genovese, *Poesie*, Roma, Edizioni dell’Ateneo, 1970, poemetto XLVII, p. 274 – 277.

le” da guerra, questo Anonimo cita ancora le “*barestre*” innumerevoli sulle galere militari, come pure non si può tenere il conto dei loro “*quarrelipasaor*”, quadrelli, i dardi a testa piramidale, ad alto potere perforante (gran somiglianza con i “*falsadores*” suggeriti nel “*De recuperatione Terræ Sanctæ*”), poi richiama una volta di più le *pree*, specificando che, in Liguria, le migliori sono quelle di Cogoleto nere, *sorie* (ben dure, solide) e manesche, per il lancio a mano. Da dove? Dal ponte: no, dalle “*bretesche*” qualsiasi cosa simile ad una bertesca che si potesse installare su una sottile remiera del tempo²⁶.

Infine Francesco da Barberino, poeta didascalico attivo soprattutto a ‘300 iniziato, tra il 1309 ed il ’14 compose un poema di 7.000 versi, in volgare toscano, “Documenti d’amore”, dove la prima parola significa in questo caso “insegnamenti”: si spiega ad un uomo che si immagina benestante e di elevata condizione come comportarsi con la propria amata in tantissime circostanze, compresa l’eventualità di un viaggio per mare, in cui poteva succeder di tutto, da veder morire l’amata, affrontare una tempesta o combattere contro un’altra nave o galera nemica. Per cui, si sceglie con cura la gente, si provvede ai viveri “a lunga conservazione”, si rifornisce l’imbarcazione di ogni strumento necessario e di attrezzature, e di una scialuppa, e di

*quell’arme a difesa
che più fanno a la impresa :
calcina con lancioni
pece, pietre e ronconi,
balestra e l’altre molte
ch’hai pel castello accolte.*

Confermato, quindi: calce, lance lunghe, materie incendiarie, pietre, falcioni o ralle, balestre, raccolte nel “*castrum*” del latinista Sanudo. Le spade, evidentemente, sono date per scontate.²⁷

²⁶ Anonimo Genovese, *op.cit.*, poemetto XXXVIII , p. 234 – 240.

²⁷ Paolo Cau, “Un poemetto del 1300 come fonte sulle arti del mare. I ‘Documenti d’amore’ di Francesco da Barberino” (dove il brano è edito per la prima volta con la punteggiatura “moderna” e con versione in prosa a fronte), in *Milites, atti del convegno, saggi e contributi, Cagliari, 20 -21 dicembre 1996*, s.l., s.d. , p. 270 - 291.



Battaglia della Rochelle 22 giugno 1372. Comandata dal genovese Ambrogio Bocca-
gra (m. 1374), la flotta franco-castigliana sconfigge gli inglesi e prende il controllo della
Manica. Miniatura dalle *Chroniques* di Jean Froissart (1337-1405)

Le azioni navali

Nella stessa fascia di anni della “rivoluzione nautica” anche la tattica, il modo di condurre le azioni navali evolve sensibilmente. Nella prima metà del ‘200 vediamo, tra Genova e Pisa per esempio, numerosi scontri o attacchi sulle coste, di squadrette di 8 galere contro 12, o anche minori pattuglie che catturano o affondano *una* sola nave, magari grandissima e fortissimamente armata, ed annalisti come il Caffaro ed altri fanno notare

che le battaglie si svolgono non tra formazioni compatte ma si spezzettano più spesso che non in tante fazioni “individuali”.²⁸

Lentamente, però, si impara a combattere appunto in formazione, specie quando ci si presenta di fronte ad un porto nemico, contro il quale l’attacco “pesante”, cioè con le macchine da lancio, trabucchi e baliste non verrà affidato al grosso delle galere, armate come abbiamo visto, con armi che ora verrebbero chiamate “*antipersonnel*” antiuomo, salvo l’effetto improbabile di qualche artificio incendiario. Trabucchi, “*machina lontanariae*“, “*diffici da gittar pietre*” sono imbarcati su poche, grandi navi o al più taride, o zatteroni rimorchiati da remiere.²⁹ Le galere schierate come si è accennato, sono lì per bloccare la squadra nemica. E si escogita anche l’espedito di legar tra loro queste veloci e snelle unità, cosa facile dopo il 1248, quando si diffonde il posticcio dai lati rettilinei³⁰.

Sembra che questo accorgimento sia stato inaugurato dai Catalani durante la guerra del Vespro: nel 1282, Pietro d’Aragona, appena incoronato Re di Sicilia, attacca verso Nicotera la flotta di Carlo d’Angiò con 22 galere: il cronista Ramon Muntaner (1265-1336) dice che esse vengono strettamente incatenate tra loro, e quindi procedono (pensiamo con i remi delle due galere esterne, perché in vista della battaglia gli alberi di ogni unità venivano abbattuti) contro le 90 galere provenzali, pisane, genovesi e napoletane-calabresi di Carlo, spingendole contro costa e catturandone 45, dopo aver fatto strage degli equipaggi con le balestre e col corpo a corpo, devastando poi Nicotera e portandone via altre ... 130 navi che si erano tenute fuori del combattimento³¹.

²⁸ *Gli annali di Caffaro (1099 – 1163)*, a c. di Gabriella Araldi, Genova, Fratelli Frilli Editori, 2002, p. 79, 80, 84, 90, 98, et a.

²⁹ Camillo Manfroni, *Storia della marina italiana dal trattato del Ninfeo alla caduta di Costantinopoli (1261 – 1453)*, Livorno, a cura della Regia Accademia Navale, 1902, vol. 2, p. 77, sull’attacco a Messina del 1282, e p. 132, sulla flotta che partì da Porto Pisano contro Genova.

³⁰ Campodonico, *op.cit.*, p. 70.

³¹ Raimondo Muntaner e Bernardo d’Escot, *Cronache catalane del secolo XIII e XIV*, Palermo, Sellerio, 1984, *op.cit.*, § 67 e § 68 di Muntaner, p. 77 – 80.



Pedro d'Aragona sbarca a Trapani. Miniatura alla Cronaca di Giovanni Villani

L'anno dopo, si combatte per Malta. Ammiraglio del Re è stato nominato Ruggero di Lauria (1250-1305). Egli entra in una delle insenature dell'isola, con 21 galere e 2 uscieri legati tra loro e blocca 22 galere provenzali comandate da tal Guglielmo Cornut, ed esse vanno decisamente incontro alle attaccanti tanto che numerose prue si infrangono: è adesso il caso di ricordare che al contrario delle navi a remi dell'età fenicia, greca e romana, lo sperone medievale non era subacqueo, ma sporgeva a prora come il bompresso dei velieri più moderni e, una volta conficcato nella fiancata o nella poppa della galera avversaria, fungeva da passerella per arrembarla. La vittoria però viene decisa dal fitto tiro dei numerosissimi balestrieri dei Catalani, che preferivano imbarcare più combattenti di questa categoria che "rematori terzi" riservati solo al 10, al massimo 20% delle galere della flotta (è sempre Muntaner che ce lo riferisce) da far agire quando occorreva più velocità che potenza d'armamento. I Francesi hanno perso l'ammiraglio e 500 uomini, e tutte le 22 galere ed uno degli uscieri³². Le vittorie e conquiste della flotta iberica, costantemente o quasi comandata da Ruggero di Lauria si susseguono: vediamo che nel caso si volesse espugnare un castello, come a Malta o ad Augusta provvisoriamente rioccupata dagli Angioini, le galere giungevano sì in vista

³² Raimondo Muntaner e Bernardo d'Esclot, *op.cit.*, § 83 di Muntaner p. 100 – 103.

dell'obbiettivo, ma le macchine da guerra venivano solo trasportate, e sbarcate a terra per colpir le mura³³.

Nel 1285, una novità, almeno vantata come tale da Muntaner: dalla base di Roses, località ora in Catalogna ma all'epoca in mani del Re di Francia e gremita di decine di sue galere comandate dal Provenzale Guillaume de Lodève Seigneur de Fontes (1245-1291), quest'ultimo va incontro ai Catalani con 15 galere legate tra loro e 10 libere, di riserva. Gli attaccanti, comandati da Raimondo Marqueto e Berengario Mayol, "subammiragli" di Ruggero, reagiscono legando tra loro le proprie 13 unità non solo con canapi, ma anche fissando di traverso alle fiancate i remi, che certo sono più difficili da spezzare con un colpo di tagliamare, e fungono anche da ponte tra una galera e l'altra (tenendosi però pronti a sciogliere i canapi e riprendere l'uso normale dei remi). Per l'ennesima volta, sarà strage tra gli avversari del Re d'Aragona³⁴.

Qualche considerazione sulla tattica delle "formazioni legate": se essa può sembrare anomala o incomprensibile ai giorni nostri, o anche già a Medioevo appena trascorso, quando le battaglie navali sono soprattutto basate sulle manovre (Lepanto, la Baia di Vigo, Trafalgar...) si può meglio capire paragonando lo schieramento privato (comunque non del tutto) della sua mobilità ad una falange o ad un quadrato di picche che aspetta a piè fermo il nemico che ha deciso di caricarlo, a piedi o a cavallo, e se oltre che le galere legate vi sono alle ali o alle spalle delle unità sciolte, è immediato il paragone con quei magari sparuti reparti di cavalleria che affiancavano appunto la falange o con la tattica dell'"*impi*" la formazione tattica dei guerrieri Zulu dell'Ottocento, dove il grosso centrale era costituito dai guerrieri esperti e più anziani e le ali dai più veloci ed irruenti giovani: queste ultime avanzavano, tendendo ad insaccare il nemico, mentre il grosso resisteva ad un eventuale contrattacco³⁵.

³³ Raimondo Muntaner e Bernardo d'Esclot, *op.cit.* § 93 di Muntaner, p. 118.

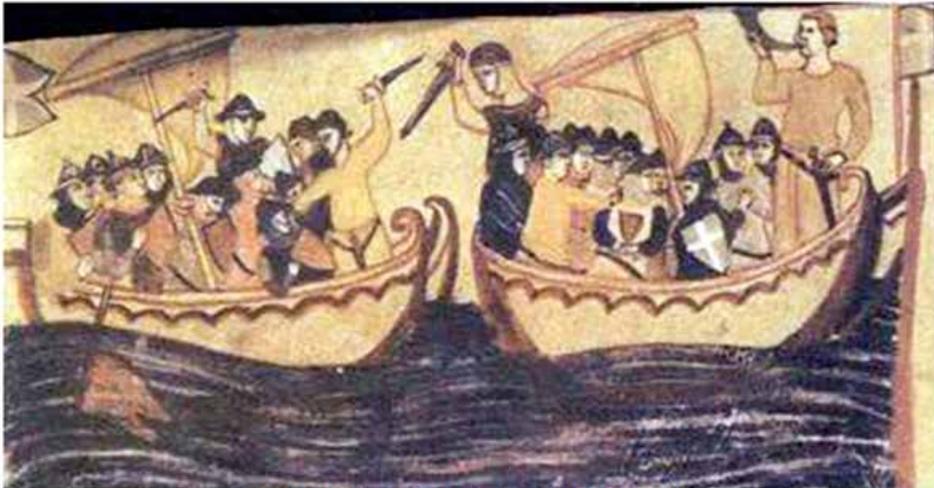
³⁴ Raimondo Muntaner e Bernardo d'Esclot, *op.cit.*, § 130 di Muntaner, p. 172-176.

³⁵ Angus McBride, *The Zulu war*, London, Osprey Publishing Ltd, p. 14.

Alcune battaglie tipo

Nello stesso periodo della rapida espansione catalana nel Mediterraneo, erano quasi continui i periodi di ostilità tra Stati italiani fra loro e con o contro quel che restava dell'Impero bizantino. Emergono, per importanza alcune azioni sul mare: la Meloria, Curzola, e le operazioni della guerra di conquista della Sardegna da parte dei Catalano aragonesi.

La Meloria



La battaglia della Meloria, 6 agosto 1284
Miniatura dalle Nuove Cronache di Giovanni Villani

Il 1100 era stato il secolo della potenza massima di Pisa, col '200 ne comincia la decadenza, soprattutto ad opera della Repubblica di Genova. Con quest'ultima, dopo momenti di "guerra fredda", molestie al traffico, piccoli scontri e sfide non raccolte, la guerra vera e propria comincia nel 1283. 35 galere genovesi si presentano di fronte a Porto Pisano, che però è difeso da uno stuolo più folto di unità toscane. Come azioni di ripiego, la squadra ligure ritiratasi si dà alla guerriglia, sinché nell'aprile del 1284, all'altezza dell'isola di Tavolara, non si giunge ad uno scontro (insolitamente, notturno³⁶) tra una ventina abbondante di unità pisane contro una flotta più o meno pari genovese. La forza pisana, duramente battuta,

³⁶ Manfroni, *op.cit.*, p. 122.

torna dimezzata nella sua base. La sconfitta brucia, e per lavare l'onta, Pisa arma ben 70 galere e due pontoni carichi di macchine da lancio, che si presentano davanti a Genova. Gli ammiragli sono il podestà Albertino Morosini e il celeberrimo Conte Ugolino. Il fatto è che le coste liguri sono difese da 95 galere in tutto, e ciò fa desistere gli attaccanti, che tornano a Porto Pisano, il 5 agosto. Per farlo, hanno seguito una rotta a zig zag, che però i Genovesi riprendono, senza perdersi: il loro scopo è indurre il nemico, ormai sotto l'appoggio delle fortificazioni costiere, ad allontanarsene e combattere in mare aperto. 65 galere, al comando di Obertino Doria, sostano presso l'isolotto della Meloria, ed altre 30, guidate da Benedetto Zaccaria, si tengono al largo, inducendo i Pisani a scambiarle per piccole unità ausiliarie non da battaglia.

Il 6 agosto è San Sisto, patrono di Pisa: incoraggiati dalla circostanza, i Toscani attaccano nel pomeriggio, credendo nella propria superiorità numerica. La loro formazione è un'unica lunga schiera. Troppo tardi si accorgono della forza della squadra di riserva, ma non rinunciano allo scontro. Le avversarie si colpiscono con le balestre, poi più da vicino con giavellotti, sassi e getti di calce e di sapone liquido che rendeva impraticabile il ponte.

Ricordiamo che a bordo di alcune galere pisane era il già descritto congegno ruotante munito di spade e flagelli. Il combattimento si frantumò in tanti scontri singoli, più duro per i Pisani che avevano il sole negli occhi ed erano appesantiti da forti corazzature metalliche. Essi resistettero il più possibile anche dopo gravi perdite, sino a quando due galere genovesi che avevano teso una catena tra i rispettivi alberi, spezzarono l'asta dello stendardo dell'ammiraglia pisana. A questa vista, il Conte Ugolino ordinò la ritirata alle sue 30 unità. Tutte le altre andarono perdute, affondate, catturate o arenate nelle secche³⁷.

³⁷ Campodonico, *op.cit.*, p. 49 – 51.

Paolo Cau, "La battaglia della Meloria", in *Medioevo*, marzo 2000.

Cronaca del Tempere di Tiro, cit., § 209 – 214, p. 176 – 179.

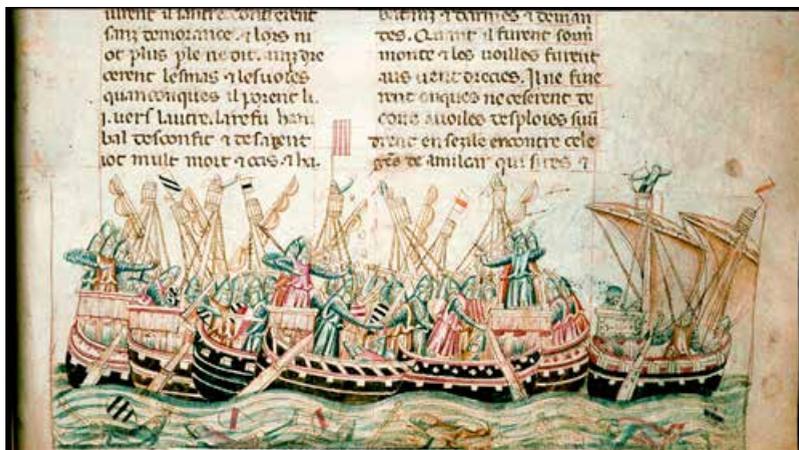
Annali genovesi di Caffaro e dei suoi continuatori, volume ottavo. Jacopo d'Oria (parte prima), Genova, 1930, p. 117 – 128.

Curzola

Galera veneziana nella battaglia di Curzola
 (stampa ottocentesca, The Granger Collection, Encyclopaedia Britannica)

10 anni esatti dopo che era scoppiata la guerra tra Genova e Pisa, ne iniziò un'altra, tra la Repubblica Ligure e Venezia, a motivo di gravi rivalità commerciali nel Mediterraneo orientale. Anche ora, vi furono inizialmente azioni di guerriglia e guerra corsara, per lo più in Levante, una vera e propria battaglia a Lajazzo (ora, Alessandretta in Turchia) il 28 maggio 1294, infine, il conflitto raggiunse i rispettivi mari delle due potenze. Nel 1298, una flotta di 65 galere comandate dall'esperto Lamba Doria salpa da Porto Venere e, in agosto penetra nell'Adriatico, e devasta Curzola isola della Dalmazia e base veneziana. Il Doge Andrea Dandolo guiderà le operazioni: 40 unità fregiate del Leone di San Marco sono già pronte, se ne aggiungono molte decine forse da raggiungere il totale di 120. Esse raggiungono il braccio di mare tra Curzola e la penisola di Sabbioncello, dove la squadra di Lamba è schierata, quasi tutte le galere legate tra loro, gli appuntiti speroni rivolti a Nord, da dove ci si aspetta l'attacco. E' il 6 settembre: vista la superiorità numerica avversaria, i Genovesi cercano di trattare: libero transito in cambio della restituzione di prede recenti. Ma ottengono solo un reciso diniego. La mattina dell'8, forse Dandolo vorrebbe ancora rimandare, ma alcuni "sopraccomiti "

(capitani di galera) che non approvano, prendono l'iniziativa e si gettano all'attacco.



Battaglia navale. Miniatura di un manoscritto napoletano. British Library

Lamba Doria issa lo stendardo con la Croce di San Giorgio, si lancia il grido di guerra “*De n’aye e Santa Croxe !*” (Dio ci aiuti e Santa Croce!) e 10 galere libere vanno a voga arrancata verso l’ala sinistra dello stuolo veneziano, giudicata la più minacciosa, e per respingerle, altrettante unità venete finiscono a contatto col grosso genovese. La cattura di una di esse incoraggia i Liguri, che pur restando in formazione incatenata, combattono furiosamente da fermi, prima con le balestre e le pietre, poi respingono gli arrembaggî con tutte le armi a disposizione e perfino coi tronconi dei remi. Solo quando vede che tra i nemici si stanno aprendo vuoti sanguinosi, il Doria ad altre sue galere di sciogliersi e di ritentare un contrattacco sul fianco sinistro. Numerose galere veneziane sono investite direttamente con gli speroni, il resto della squadra si sbanda. Dandolo, prigioniero, morirà a bordo dell’ammiraglia genovese, 67 galere della Serenissima, catturate, saranno bruciate, e Lamba terrà con sé altre 18 come pure 7.400 prigionieri che in gran parte moriranno nelle carceri di Genova.³⁸

³⁸ Giovanni Villani, *Nova cronica*, Libro IX, § XXIV, dove la battaglia è sintetizzata in poche righe.

Annali genovesi dopo Caffaro e i suoi continuatori, volume primo (X della serie degli Annali). Iacopo da Varagine – Anonimi – Giorgio Stella, Genova, 1941, la battaglia è narrata da un anonimo continuatore di Iacopo da Varagine, p. 31 – 35.

*La campagna aragonese per
la conquista della Sardegna pisana*

Quando, con l'infeudazione del Papa, il Regno d'Aragona manda navi ed armati per togliere a Pisa, nemica del Pontefice i suoi possedimenti di Sardegna (tolte alcune realtà statali indipendenti come il Giudicato d'Arborèa, il libero Comune di Sassari e le signorie Doria e Malaspina, praticamente i tre quarti del territorio isolano), la marina iberica si è già affermata nella Guerra del Vespro e conflitti contemporanei ed è certo una delle prime del Mediterraneo per numero e qualità. Composta di 300 navi di cui forse 70 remiere (galere soprattutto, ma anche uscieri e tari-de) e numerose cocche ed altre veliere che trasportavano 5.000 balestrieri e pavesari, la flotta non raggiunse immediatamente Cagliari, ma approdò sulla costa occidentale, per appoggiare un esercito completamente equipaggiato per assediare l'altra città fortificata del Sud dell'Isola: Villa di Chiesa, l'attuale Iglesias. Nessuna nave grande o piccola dei Pisani era pronta per tentare di respingere i nuovi arrivati, e parte della squadra poté raggiungere invece, ora sì il Golfo di Cagliari per appoggiare truppe locali che stavano già sottoponendo a moderata pressione i Pisani lì basati. Sennonché, l'assedio di Iglesias costò mesi di sofferenze e perdite agli attaccanti, anche per opera della malaria, endemica in Sardegna, e per giunta, 20 galere pisane, che avevano rifiutato di battersi con il forte stuolo schierato sulla costa cagliaritano effettuarono contro un deposito di vettovaglie rimasto indifeso in una località marina vicina a Villa di Chiesa un'incursione analoga a quelle dei moderni *commandos*, che distrusse i magazzini di viveri ("*cremaren totes les viandes*") e due grosse navi catalane (un'altra cocca, carica di grano, fu catturata sulla rotta del ritorno) e che incoraggiò i difensori della città assediata, che con alcune sortite ottennero qualche risultato contro i trabucchi e gli accampamenti degli assediati.³⁹

Anonimo Genovese, *op.cit.*, Poemetto VIII [xlix], p. 727 – 741.

Paolo Cau, "Genova sconfigge Venezia a Curzola", in *Storia e Dossier*, n°143, novembre 1999.

³⁹ Giuseppe Meloni, *L'Italia medioevale nella Cronaca di Pietro IV d'Aragona*, Cagliari, Edizioni della Torre, 1980, p. 44 e 45 dove si riporta il § 22 del Cap. I della "*Cróni-*

Arresasi Iglesias, l'attività della marina iberica poté concentrarsi contro Cagliari davanti alla quale era stato costruito quello che nelle cronache toscane viene denominato un battifolle: una città fortificata sul colle allora disabitato di Bonaria. I Pisani tentarono di inviarvi soccorsi: una flotta di 36 secondo una fonte o anche di 52 galere sbarcò 1.200 cavalieri, 2.000 balestrieri e 4.000 fanti armati di picca a poche miglia dalla città, ma il suo comandante rinunciò ad affrontare la squadra catalana, perdendo l'occasione di alleviare la pressione dell'assedio anche sul fronte mare: e, per giunta, gli sbarcati vennero massacrati dai cavalieri aragonesi. La sconfitta obbligò Pisa ad abbandonare quasi tutti i suoi possedimenti in Sardegna: nel 1325 ai dominatori toscani rimane solo Cagliari, cioè un forte castello (fronteggiato dal battifolle di Bonaria), un porto fortificato, due borghi (al tempo "*appendices*") gli stagni e qualche terreno coltivabile fuori città. Per piccolo che sia, può essere anzi è presto la base per un tentativo di rivincita, che però va rifornita. Spedizioni con poche galere sono intercettate, sia pure non senza colpo ferire, dalla poderosa flotta catalana, e si opta per un tentativo più consistente: 6 uscieri pisani, ed una squadra di galere in parte reclutate a Savona tra esuli genovesi di parte ghibellina e quindi alleati dei Toscani. Per bloccare il porto, difeso anche da grossi trabucchi prelevati dal Castello, l'Ammiraglio Carroz ha schierato di fronte alla sua imboccatura ben 13 cocche. Di lato anche una ventina di galere, ognuna munita di tre castelletti per gli armati, ed una fila di imbarcazioni minori, tenute unite da catene. La flotta pisano-savonese arriva nel Golfo di Cagliari il 24: i 6 uscieri sono lasciati indietro, con equipaggio ridotto le galere sfidano le navi catalane a battaglia, ma inutilmente. Il primo episodio avviene il 26, quando alcune galere dei nuovi arrivati cercano di catturare una nave che si dirigeva su Bonaria, ma dalla flotta bloccante si distaccano alcune remiere catalane che danneggiano gravemente 3 unità pisane, e impediscono la preda. Seguirono 3 giorni di episodi poco rilevanti, quando il 29, finalmente, si addivenne allo scontro. I Catalani nel frattempo avevano legato tra loro le galere "turrite", tutte ancorate, con sartie e più rigidamente le cocche senza ancorarle al fondo: un'unica fortezza galleggiante, mobile grazie alle sue vele.

ca del Rey En Pere IV El Ceremoniós ..." qui per la prima volta pubblicata con testo a fronte catalano e italiano in tutte le sue parti riguardanti la conquista aragonese della Sardegna (il Capitolo I) e la lotta successiva con Genova (Capitoli IV e V).

I Pisano-Savonesi si prepararono ad attaccare in quest'ordine: in prima schiera, 5 galere liguri e 2 pisane incatenate, con l'Ammiraglio, Gasparo Doria. Le altre, libere, in più schiere.

Per far prima a venir incontro al nemico, le galere catalane non salparono le ancore, ma se ne liberarono tagliandone i cavi, per non mettere in avviso gli avversari con il rumore. E furono così veloci che la prima schiera toscano-ligure fu fatta a pezzi prima di essere soccorsa dalle schiere successive. Gli alleati "italiani" ebbero 1.100 caduti, le 7 galere furono catturate con 600 prigionieri. Le altre fuggirono, portando via l'ammiraglio Doria⁴⁰.

L'anno dopo anche Cagliari diviene parte del Regno di Sardegna aragonese.



Le catene del porto di Pisa prese da Genova e restituite nel 1861 in segno di fratellanza (Tomba di Bartolomeo de' Medici, © José Luiz Bernardes Ribeiro)

⁴⁰ Arribas Palau, *op.cit.*, p. 315 - 319

Piri Reis e Fra Mauro e se le conoscenze cartografiche veneziane provenissero dall'Oriente?

di Paolo Bembo



Fig. 1 Monumento a Piri Reis a Gallipoli (Turchia)

“Avendo Colombo “scoperto” l’America, quel mondo – il nuovo mondo per l’appunto – viene automaticamente escluso da ogni possibile esplorazione precedente. A dispetto di ogni dubbio, di ogni carta, di ogni reperto, di ogni prova. A dispetto dell’evidenza, del buon senso e della logica.”

Così si esprime Ruggero Marino nel suo stimolante volume: *L’uomo che superò i confini del mondo* (Sperling & Kupfer, 2010). Questa provocazione, questa sfida, perché di sfida si tratta, è quella di tutti coloro i quali non si accontentano delle risposte ufficiali, di quelle fornite dalla Scienza Accademica, ma di fronte ad indizi importanti, sono presi dal dubbio e osano interrogarsi ed interrogare i cattedratici.

Fatta questa premessa, devo dire che è quanto mai imbarazzante per me scrivere di Piri Reis in un contesto quale questo, in cui si studia la storia, si parla di storia e coloro i quali lo fanno sono degli appassionati

di questa materia che si basano il loro argomentare su procedimenti scientifici. Quando è possibile portare avanti così una ricerca, oserei dire che - e prego gli Studiosi di non volermene per questo - ci si trova davanti al modo più "facile" di studiare la storia. Ci si applica alla conoscenza di eventi significativi, discontinui ma sufficientemente ravvicinati da permetterci di seguirne l'evoluzione. Ad esempio, se consideriamo Colombo che si reca a scoprire l'America, parliamo di un coraggioso che fa ciò che sente di fare, preparandosi adeguatamente, ed ottiene, giustamente, il risultato della scoperta del Nuovo Continente. Il tutto ha un senso ed è abbastanza semplice seguire il succedersi degli avvenimenti, senza tema di discostarsi troppo dalla realtà. C'è però un'altra via, più sottile, di studiare la storia, senza per altro che questo metodo manchi di serietà: si tratta di un modo che definisce ed ipotizza le circostanze in cui un certo evento ha luogo. Quando i pezzi del "puzzle" storico a nostra disposizione sono molto pochi, questo metodo, oltre ad avere una sua intrinseca validità, a volte è l'unico disponibile; bisogna inoltre ricordare che spesso a piccole cause corrispondono grandi effetti. Tornando all'esempio di Colombo, intorno all'anno 1492 le circostanze erano tali che la "scoperta" era comunque nell'aria. Non ci fosse stato Colombo, con ogni probabilità qualcun altro avrebbe "scoperto" il Nuovo Mondo.

Questa, che definiamo Storia Circostanziale, deve per forza di cose non basarsi su prove ma limitarsi a mettere insieme una serie di eventi plausibili; essa vive di ipotesi, pone sotto osservazione correlazioni e sospetti e raggiunge delle conclusioni partendo da rapporti di causa ed effetto. Questo, in considerazione del materiale disponibile e delle perplessità che esso a volte suscita, sarà il metodo che seguirò per i punti salienti della mia esposizione, quelli in cui cercherò di avanzare delle tesi innovative; è un po' il sistema adottato dall'analista di intelligence: partendo da pezzetti - di carte geografiche in questo caso - egli cerca di unire i puntini che ha, con dei trattini, per ricreare un disegno che non è più. Il risultato, nella migliore delle ipotesi, è una certezza morale, non certo la prova provata. Spero, in questa maniera, di riuscire comunque, più che a donare nuovi elementi di conoscenza, a suscitare una rinnovata voglia di approfondire, di rendersi meglio conto di una realtà in cui, spesso, gli aspetti scientifici e quelli storici confinano con altri che potremmo definire fantascientifici se non fosse per il fatto che alcune delle ipotesi ad essi collegate rivesto-

no per lo meno una certa plausibilità che li può rendere accetti perfino allo studioso “vero”.

Ma veniamo al nostro Muhyi al-Din Piri. A Gallipoli l’aria di mare si cominciava a respirare sin dalla nascita e fu così anche per lui, nato tra il 1465 e il 1470, che nella passione per il mare non venne certo contrastato dalla famiglia, in cui, fra l’altro, era presente il famoso pirata Kemal Reis, zio dello stesso Piri e al quale oggi è intitolata una moderna fregata della Marina Turca.

Non bisogna pensare alla pirateria di allora con metri di giudizio moderni; è sotto gli occhi di tutti come si tratti di un fenomeno antico che oggi, in alcune aree del mondo, sta avendo una recrudescenza che mina alla base i fondamenti del vivere civile, portando grossissimi danni all’economia globale; ma allora era quasi una forma di *business* e nei momenti in cui anche gli stati si inserivano nel gioco, trasformandola in guerra di corsa, l’aspetto operativo cambiava ben poco.



Fig. 2 Scontro navale fra unità turche e cristiane

Il giovane Piri si imbarca quindi con lo zio ad 11 anni e batte il Mediterraneo in lungo e in largo sino ad assumere, nel 1493, il comando di una propria unità. Dal 1494 lo vediamo percorrere il bacino, per la prima

volta sotto egida governativa. Tra il 1499 e il 1503, si trova anche a contrastare i Veneziani. In particolare, egli si copre di gloria salvando la galera di Davut Pasha, attaccata simultaneamente da due unità veneziane, buttandosi nella mischia e capovolgendo a favore dei Turchi i risultati dello scontro.

Dopo la morte dello zio, avvenuta nel 1511, egli riesce a tornare a Galipoli, ove si concentra negli studi cartografici che lo appassionano. Ed è di questi più che della sua vita di marinaio e combattente che lo portò, in tarda età, a divenire Ammiraglio, che vogliamo parlare, e dei particolari sorprendenti che si ravvisano nelle sue opere cartografiche.

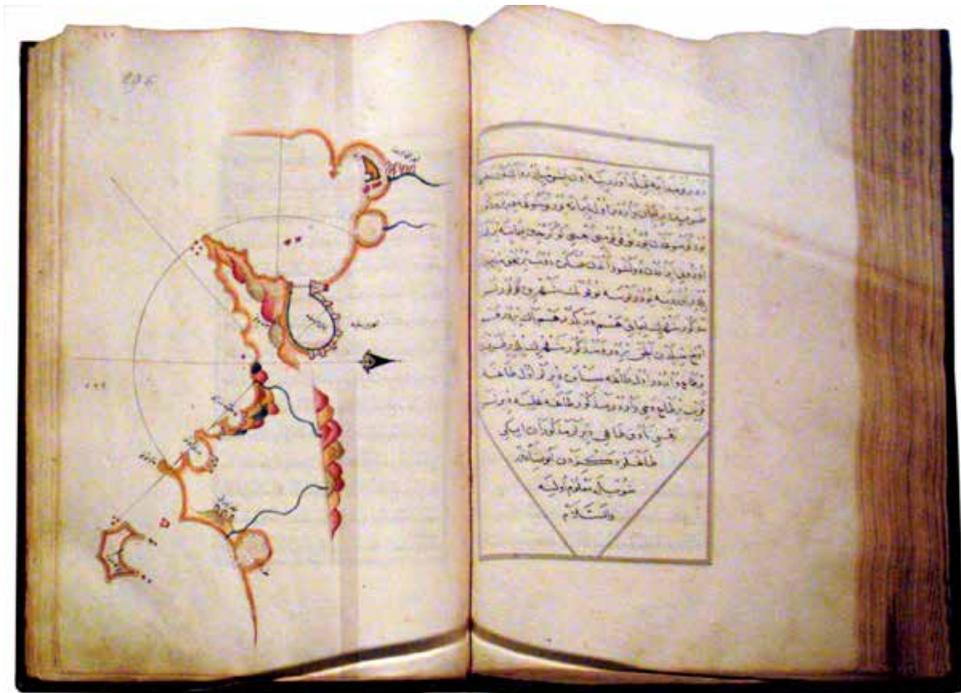


Fig. 3 Portolano – Kitab-i Bahriye

Pare infatti che la carta che lo rese particolarmente noto in tutto il mondo, fosse completata due anni dopo. Piri dovette però tralasciare per qualche anno l'attività cartografica, in quanto fu di nuovo in mare con posizioni di crescente responsabilità sino al 1520. Al ritorno dalla campagna di Egitto, si dedicò principalmente a mettere in ordine i suoi ap-

punti, che si trasformarono in quello che potremmo oggi definire un portolano: il Kitab-i-Bahriye, che fu anche presentato a Solimano il magnifico.

Richiamato in servizio in tarda età, Piri venne ritenuto responsabile di una sonora batosta che venne inflitta alla flotta turca al suo comando, in Mar Rosso, da parte di una formazione portoghese e nel 1553, venne quindi decapitato.

È curioso notare come della carta a cui soprattutto deve la sua fama, si perse completamente traccia sino al 1929, che storicamente parlando è



come dire l'altro ieri. In quell'anno, essa fu ritrovata dal Direttore dei Musei Nazionali Turchi, Halil Ethem Eldem (1861-1938), durante i lavori di ristrutturazione del Topkapi¹. La carta riassumeva tutte le conoscenze geografiche del tempo; ed è proprio il parlare di "tutte le conoscenze geografiche del tempo" che ci lascia un po' perplessi.

E qui mi si consenta di allontanarmi solo un poco dalle informazioni fornite dalla storiografia ufficiale e di fare

qualche considerazione... fondata però su fatti.

¹ Kahle, P., 1933, Die verschollene Columbus-Karte von 1498 in einer türkischen Weltkarte von 1513: Walter de Gruyter & Co, Berlin und Leipzig, 1933. Celal Şengör, *Who discovered the 1513 Map of Piri Reis?*, (in turco).

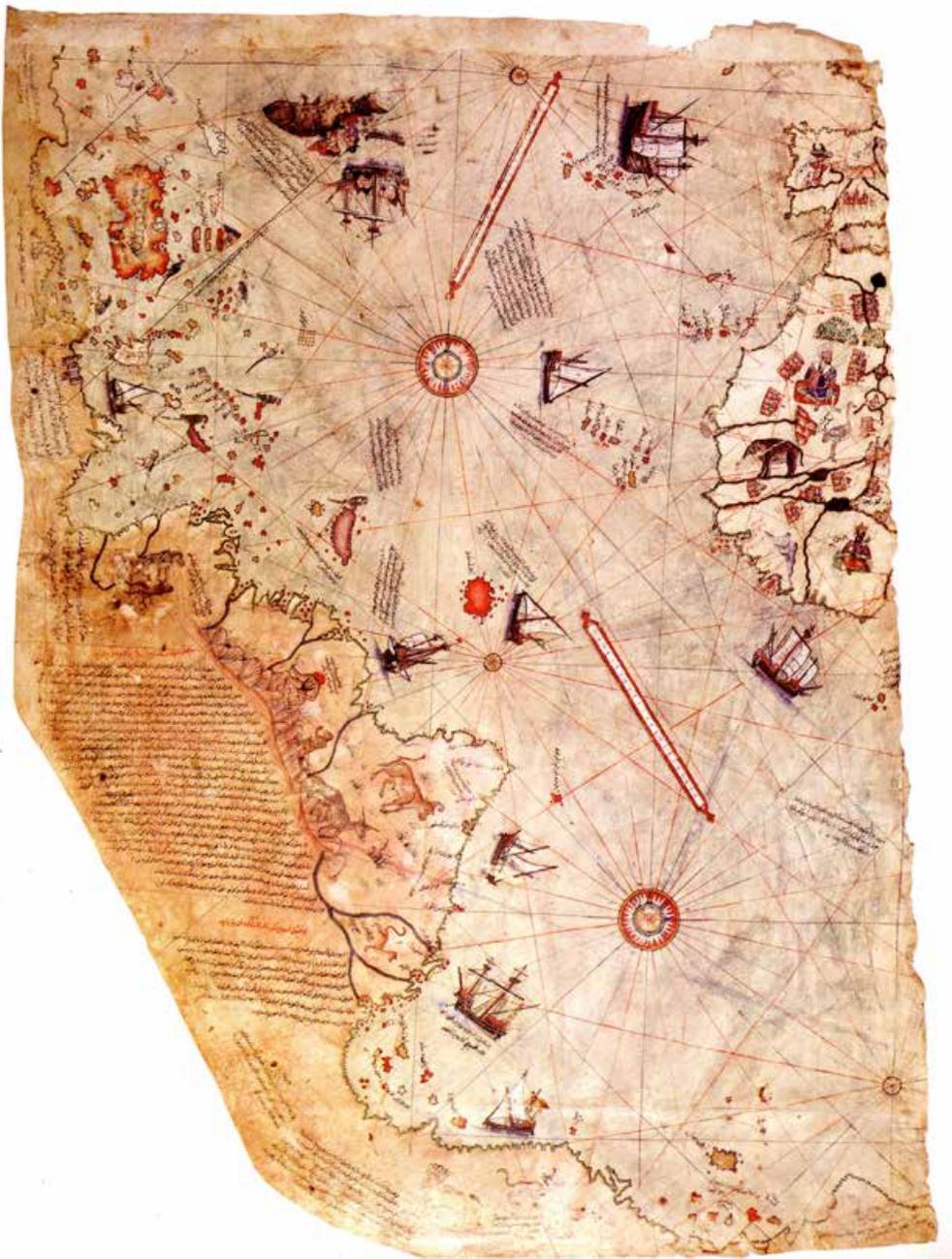


Fig. 4 Carta di Piri Reis

La carta che possiamo ammirare al Topkapi è un frammento di una carta del mondo; in tale frammento compaiono le coste di parte dell’Africa e dell’Europa meridionale e parte delle coste orientali dell’America. Si pensa (ma non è stato possibile verificarlo) che una copia di quella che doveva essere la carta completa sia conservata nel castello di Greillenstein, circa 100 km a nord di Vienna, e ciò testimonierebbe l’importanza che ancora si annetteva alla carta nel 1629, quando pare che la copia fosse stata acquistata ad Istanbul. È più sicuro però, per avere un’idea di come doveva essere, rifarsi alla ricostruzione che di tale carta si è azzardato a proporre il prof. Gregory McIntosh².

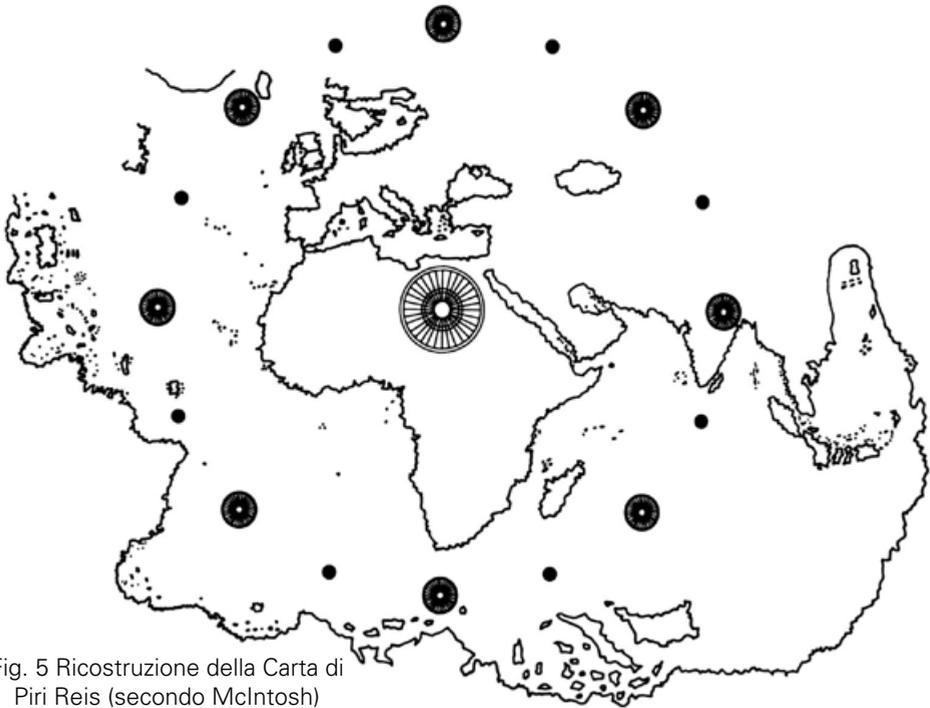


Fig. 5 Ricostruzione della Carta di Piri Reis (secondo McIntosh)

Ora portiamoci idealmente, con un salto indietro nel tempo, al periodo delle scoperte geografiche. Esse avevano come scopo principale l’arricchimento delle nazioni scopritrici. Domandiamoci ora cosa fosse disponibile in termini di cartografia, disponibile per chi, che valore avesse tale documentazione e come si potesse giungere a disporre di essa.

² Gregory McIntosh, *Piri Reis Map of 1513*, University of Georgia Press, 2012.

Certo, fra le nazioni non esisteva un libero flusso di queste informazioni in quanto, utilizzando termini contemporanei, tali informazioni erano ritenute “sensibili e riservate”.

Il benessere delle nazioni dipendeva in gran parte dai commerci via mare e quindi, logicamente, ogni notizia di carattere nautico assumeva un’importanza eccezionale ed era doveroso salvaguardarne la riservatezza. La Spagna, per citare un esempio, conservava negli archivi di Siviglia le carte disegnate nei viaggi che, poco dopo la così detta scoperta, venivano effettuati verso il Nuovo Mondo; a pochissimi ne era consentita la consultazione ed era tutta gente nella quale la Corona aveva la massima fiducia. Delle carte più importanti, inoltre, non si facevano stampe; le poche copie reperibili erano fatte a mano ed erano frutto di qualche falla del sistema di sicurezza che così rigidamente proteggeva gli originali.

Per sottolineare ulteriormente l’importanza annessa a tali documenti basterà ricordare come sia Inglesi che Francesi, nel XVI° secolo, offrissero una ricompensa di quaranta lingotti d’oro per una riproduzione corretta di una parte qualsiasi delle Americhe.

Fino alla scoperta della carta di Piri Reis, si ritenne che a parte la carta disegnata da Juan de la Cosa nel 1500 (egli aveva fatto parte degli equipaggi di Colombo a cominciare dal 1492) le carte più antiche dell’America fossero quelle di Cantino e di Canerio



Fig. 6 Carta di Juan de la Cosa

e uno schizzo abbozzato dal figlio di Colombo, Bartolomeo.

Tra le più vecchie, tra quelle “stampate” in tempi più remoti, invece, la più antica è attribuita al Contarini, seguita nel 1507 da quella di Martin Waldseemüller (ca 1470-1521), conservata ora a Washington (D.C.).



Fig. 7 Carta di Waldseemüller

La carta di Piri Reis, però, presenta vari motivi di perplessità. Innanzitutto ce n'è uno di natura storico-scientifica: questa carta sembra essere stata tracciata sfericamente, ovvero come se, preso un mappamondo e apertolo, lo si fosse disteso su di una superficie piana. Il problema è che tale procedimento geometrico-matematico risulta noto solo un secolo più tardi. Qualcuno dice che i Portoghesi, all'epoca, lo utilizzassero già ma non ci sono prove certe nemmeno in tal senso.

Parte, ma solo parte della verità, può essere ritrovata nelle stesse parole di Piri Reis che come ogni uomo di scienza che si rispetti, comunica candidamente quelle che furono le sue fonti. Egli, in margine alla sua carta, ci parla di circa venti mappe di cui si sarebbe servito per tracciare la propria e fra queste ne viene citata una portoghese, nota come *Portulan* e altre arabe chiamate *Djaferiye*; aggiunge poi che sarebbe riuscito ad attingere elementi anche dalle carte di Colombo (catturando, probabilmente, qualcuno che come il de La Cosa aveva accompagnato il navigatore genovese nei suoi viaggi e aveva realizzato copie delle carte disponibili a bordo).

Più avanti spiegherò meglio perché, per le carte del navigatore genovese, io abbia usato il termine “disponibili a bordo”.

Fatto sta che oggi non esistono né la carta realizzata da Colombo né le copie di questa, per cui la cosa che più ad esse si avvicina è la carta di Piri Reis. Da qui il primo elemento di indubbia importanza per questa carta.

Sono ormai in molti però ad essere convinti che Cristoforo Colombo non sia stato il primo a mettere piede sul suolo americano. Tutti danno ormai per certo che popoli nordici (forse i Vichinghi) avessero “scoperto” il nuovo continente qualche secolo prima, come sembrerebbe anche dalla cosiddetta Vinland Map che risulta essere di 50 anni antecedente alla scoperta dell’America, che in essa risulta riportata come una grande isola.

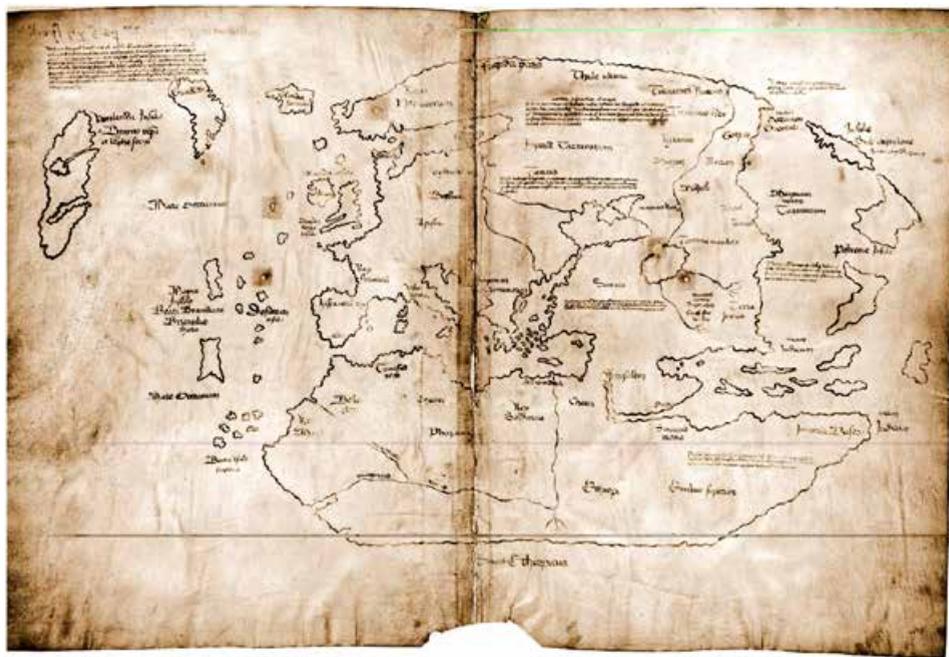


Fig. 8 Vinland Map

Di ciò non abbiamo certezza che vi fosse alcuna consapevolezza; né restano tracce di quella che può anche essere stata una circostanza occasionale e nel tempo, abbia permesso magari soltanto soggiorni temporanei. Anche a questo proposito, esistono studi fuori dall’ufficialità che effettuati da Jacques de Mahieu, vorrebbero indicare proprio in queste popolazioni nordiche quegli dei o super eroi che erano stati ricevuti dalle

popolazioni precolombiane del centro e del sud America, giustificando l'accoglienza, inizialmente molto positiva, riservata poi ai conquistadores, visti come tali super eroi finalmente di ritorno.

Recentemente, però, sono stati dati alle stampe altri studi e speculazioni fatte da un ex ufficiale della Marina di Sua Maestà Britannica, Gavin Menzies, che hanno del sensazionale. Tutto ciò che questo ex comandante di sommergibili nucleari viene affermando troverebbe, inoltre, ulteriore conferma nella scoperta, fatta in Cina, di una carta del 1763 che però sarebbe la riproduzione di un'altra carta, quest'ultima del 1418, in cui si vede praticamente tutto il mondo oggi conosciuto e questo ben 74 anni prima che Colombo "scoprisse" l'America!



Fig. 9 Carta cinese del 1763

Gli studi del Menzies e le speculazioni che ne derivano nascono dal documento di un cartografo veneziano: Zuane Pizzigano.

La sua carta, datata 1424, appartenuta nell'ottocento al collezionista britannico Sir Thomas Phillips e, successivamente giunta in possesso dell'Università del Minnesota, riporta con notevole precisione le coste dell'Europa e parte delle coste africane ma soprattutto, per quanto ci ri-

guarda, evidenza delle isole, molto al largo delle coste atlantiche europee, che il Menzies, attraverso una serie di ragionamenti e di prove incrociate, identifica con alcune di quelle caraibiche; e ricordiamo che la carta è datata 68 anni prima che Colombo avesse navigato nelle zone in essa descritte.... Ulteriori ricerche dimostrarono che la prima idea venuta alla mente, ovvero che i Portoghesi avessero una conoscenza diretta di quelle isole, è risultata non vera nonostante esse comparissero di nuovo su una loro carta del 1428. Ulteriore conferma di tale ignoranza l'abbiamo implicitamente dall'ordine dato nel 1431 da Enrico il Navigatore, di cercare quelle isole che pur figurando sulle carte in suo possesso, erano ancora sconosciute. E poi c'è la carta di Andrea Bianco (1436) in cui nuovamente compaiono tali isole caraibiche.



Fig.10 Carta di Pizzigano

Da questa premessa nasce l'interrogativo: se i Portoghesi non sapevano nulla, chi aveva passato l'informazione che appariva sia sulle loro carte che su quella di Pizzigano e le altre di cui abbiamo notizia e che risalgono più o meno a quel periodo?

Man mano che il Comandante Menzies prosegue nei suoi studi, vengono alla luce sempre nuovi documenti che risultano altrettanto inquietanti in quanto tutti, in vario modo, riportano con notevole dettaglio tratti di coste (America del sud, Africa occidentale, Groenlandia ecc.) ben prima che esse fossero state “scoperte”, men che meno rilevate, da navigatori occidentali.

La mole dei dati che si erano accumulati era inoltre relativa ad un intervallo di tempo contenuto e a distese di mari e di terre globali. Per procedere al rilievo di tali e tanti dati, in tempi comunque contenuti, sarebbe stato necessario disporre di un numero elevato di unità, una vera flotta, dedicato allo scopo; e allora la prima e forse l'unica domanda sensata che veniva alla mente era: chi aveva, all'epoca, le risorse per approntare una tale flotta?

Secondo l'autore inglese, l'unica potenza del momento in grado di impegnarsi su una scala così grande era la Cina.



Fig.11 Francobollo cinese con la flotta di Zheng He

Egli si è dedicato quindi con passione al reperimento delle prove di ciò che, all'inizio, era stata solo poco più di un'intuizione.

Non è qui il caso di soffermarsi sulle argomentazioni che ha portato avanti il Comandante Menzies; per chi volesse saperne di più, rimando

alla consultazione del suo sito web o alla lettura dei suoi due volumi sull'argomento che presentano spunti di sicuro interesse.

C'è un ragionamento che invece potrebbe avere una sua plausibilità e che però è di non semplice dimostrabilità, per lo meno sino a che non si riuscirà a colmare i molti buchi che sono naturalmente presenti nella ricerca storica effettuata a distanza di qualche secolo dagli eventi di cui tratta. Inoltre, un'ulteriore complicazione per la conoscenza di come siano realmente andate le cose è rappresentata dal fatto che dopo un periodo di scoperte epocali, la Cina si chiuse bruscamente in se stessa e quel che è peggio, attuò una politica di distruzione sistematica di tutte le carte e documenti comprovanti l'esistenza di un "mondo esterno", cancellando in pochi anni la storia e la somma di conoscenze derivante dal suo passato espansionistico.

Un dato che comunque emerge fra tutti ed è difficilmente controbattibile, data la quantità di indizi e prove incrociate, è questo: tra il 1421 e il 1423 grandi flotte cinesi



Fig. 12 Navi cinesi

affrontarono viaggi di portata mondiale, lasciando alle loro spalle tracce incontrovertibili e documentazione che solo entrando nel campo della così detta archeologia spaziale, o meglio della fantascienza, possono essere attribuite ad altri. E poiché sin dall'inizio abbiamo detto che vogliamo seguire il metodo della Storia Circostanziale, che non significa affatto

seguire voli fantastici, torniamo a seguire, come possibile, le flotte cinesi dei primi lustri del XV secolo.

Si trattò di una massa di circa 30.000 uomini che prese posto a bordo di centinaia di navi. Fra esse le maggiori misuravano 146 metri di lunghezza per 55 di larghezza, avevano nove alberi e potevano portare sino a 2000 tonnellate di merci ciascuna.



Fig. 13 La nave di Zheng He paragonata a quella di Colombo

Nella stessa epoca, per fare un raffronto, il grosso della flotta veneziana, che al mondo possiamo considerare seconda subito dopo la cinese, era costituito da trecento galere, lunghe circa 46 metri, larghe sei e con una capacità di carico di sole 50 tonnellate!

Durante i viaggi a cui facciamo riferimento, però, l'impero di Zhu Di (1360-1424) entrò in una crisi irreversibile che portò al potere quelle fazioni mandarine che si opponevano al contatto con i paesi stranieri. Al ritorno di quello che restava della grande flotta, le navi furono lasciate marcire, i diari e i documenti distrutti e nei decenni successivi si procedette a cancellare metodicamente anche la memoria di ciò che era stato

scoperto. E questo giustifica la limitatezza di documentazione reperibile in Cina che, pur trattando delle flotte di Zheng He, difficilmente, nel descriverne i sette viaggi conosciuti, va più in là delle coste orientali dell'Africa anche se ogni logica ci porta a pensare che non ci fosse ragione di fermarsi lì.

Tornando però al viaggio che alcuni considerano mitico, giunto a Sumatra il grande Ammiraglio Zheng He (1371-1433), vera anima della flotta e dell'impresa, deve rientrare in Cina per stare vicino all'imperatore e prima di farlo, suddivide le restanti navi in squadre di 25/30 unità che affida rispettivamente ai sottoposti Hong Bao, Zhou Man e Zhou Wen.

Un primo indizio circa la presenza dei Cinesi nei porti dell'India meri-



dionale ci viene dalla coincidenza quasi perfetta dei racconti degli stessi Cinesi con quelli fatti da un mercante veneziano, Niccolò da Conti, che ci sono giunti in quanto pubblicati da Poggio Bracciolini (1380-1459). Poi, nel planisfero compilato nel 1459 da fra Mauro (m. 1459), anch'egli veneziano, una copia coeva del quale, realizzata, pare, dal suo assistente, è conservato presso la biblioteca Marciana di Venezia, e in cui si parla di una giunca che avrebbe

doppiato il capo di Buona Speranza e c'è un disegno corretto del capo...decenni prima che Diaz o Gama, ovvero i primi europei, avessero navigato quelle acque.

Qui c'è un primo collegamento con le informazioni a disposizione dei Portoghesi, visto che fra Mauro, che con ogni probabilità fu in contatto con da Conti, fu anche al servizio di Dom Pedro di Portogallo, fratello di Enrico il Navigatore ed è proprio in Portogallo che finì il suo planisfero, l'originale che poi scomparve.

Di meraviglia in meraviglia, da uno storico portoghese, Antonio Galvão (1490-1557), si apprende che nel 1428 Dom Pedro riportò da Venezia una carta del mondo in cui, oltre alle coste dell'Africa occidentale, venivano riportate anche quelle dell'America del sud, con un dettaglio tale che si poteva individuare lo stretto di Magellano ben 120 anni prima che Magellano gli desse il suo nome!

Leggendo ampiamente sull'argomento, ho semplicemente provato a correlare, utilizzando il metodo a cui ho fatto cenno, le varie idee, fatti, ipotesi che altri hanno messo insieme e ne è venuto fuori un quadro tutt'altro che certo ma che mi sembra non manchi di un suo fascino e possa avere una buona percentuale di veridicità. L'idea che desidero condividere si articola quindi nella maniera seguente:

Fatto: I cinesi, che avevano le forze e la volontà per farlo, nei primi anni del XV secolo si avventurarono sui mari del mondo, provvedendo con ogni probabilità a cartografarne la gran parte.

Fatto: La maggior parte della documentazione derivata da questa impresa viene distrutta. Prima che ciò avvenga, però, i Veneziani, da lungo tempo in contatto con il Celeste Impero, riescono a mettere le mani su alcune di tali carte che prendono la via di Venezia.

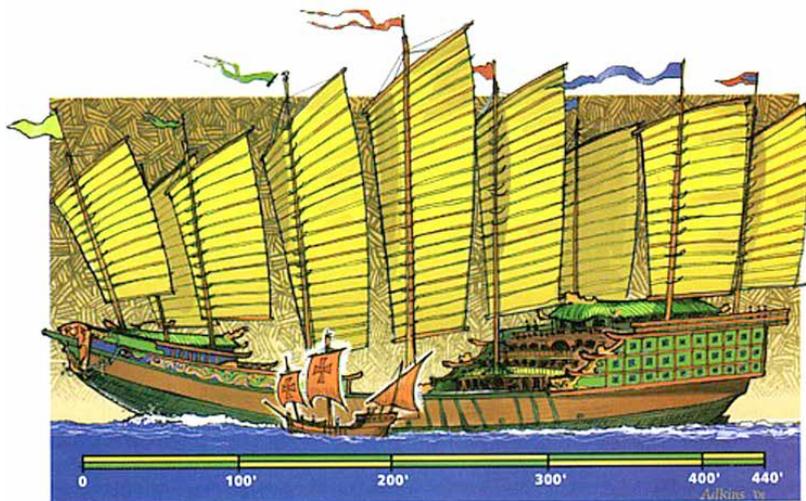
Fatto: i Portoghesi riescono ad acquistare alcune di tali carte che terranno fra le cose più segrete e che forniranno guida e riferimento ai grandi navigatori del tempo.

Da quanto sopra si può far derivare l'ipotesi (di questo si tratta anche se le possiamo attribuire un elevato grado di probabilità) che tali navigatori non sfidassero proprio l'ignoto, come comunemente si crede, ma verificassero piuttosto la veridicità dell'esistenza di luoghi che seppure mai visitati da loro, trovavano riscontro in quelle esotiche documentazioni. Il Cristoforo Colombo a cui ho accennato all'inizio di questo scritto, definito da alcuni come marinaio ignorante anche se non lo era affatto, nel contesto socio culturale in cui viveva molto difficilmente avrebbe potuto accedere alle case reali spagnole o portoghesi con un progetto che fosse stato interamente basato solo su di un'intuizione. È come se uno di noi si presentasse dal sig. Obama e riuscisse a farsi assegnare dal presidente degli Stati Uniti uno shuttle per raggiungere un pianeta sconosciuto a tutti, tranne che a noi, sfruttarne le ricchezze e ... ovviamente... tenersi il

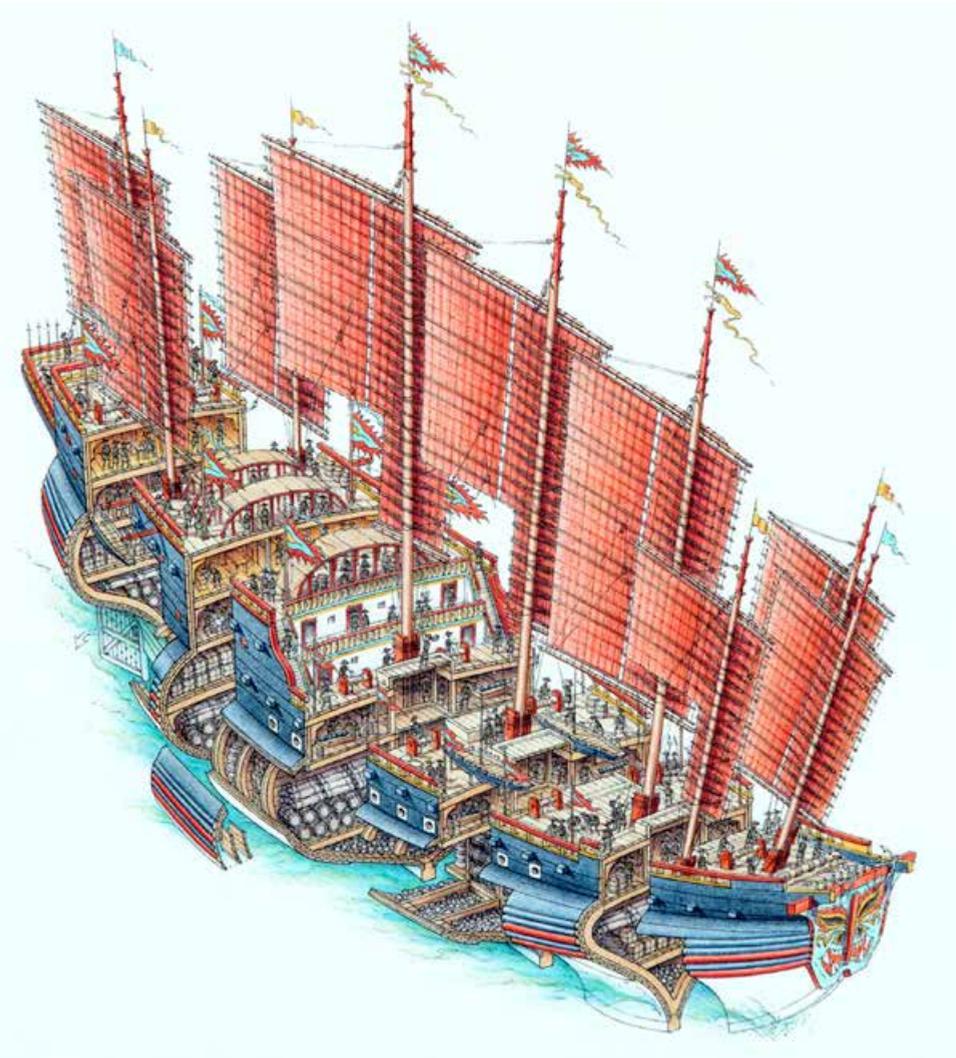
90% dei ricavi! Non a caso c'è chi ipotizza che egli fosse uno dei figli naturali del Papa Innocenzo VIII, ma questa è un'altra... storia circostanziale, da esaminare in un altro contesto! Ecco quindi che con carte "disponibili a bordo" delle caravelle di Colombo possiamo ipotizzare, in alternativa a quelle che Colombo stesso disegnò, quelle preesistenti e precedenti la spedizione e di cui il navigatore genovese poteva avere la possibilità di servirsi.

Tornando a Piri Reis, è cosa probabile che anch'egli sia riuscito a mettere le mani su alcuni di quei documenti, apparentemente presenti in Mediterraneo all'epoca in quanto portativi dai Veneziani e ne abbia fatto uso, almeno in parte, per la sua carta. Anche quella che lui dice di avere utilizzato e che dichiara essere appartenuta a Colombo, può essere intesa nel modo su accennato, ovvero come una carta di cui Colombo aveva la disponibilità, derivata dai documenti veneziani a cui ho fatto cenno, e di cui, purtroppo, non esiste oggi più alcuna traccia. Queste ipotesi potrebbero, almeno in parte, fornire una spiegazione ad alcuni degli interrogativi posti dalla così detta carta di Piri Reis.

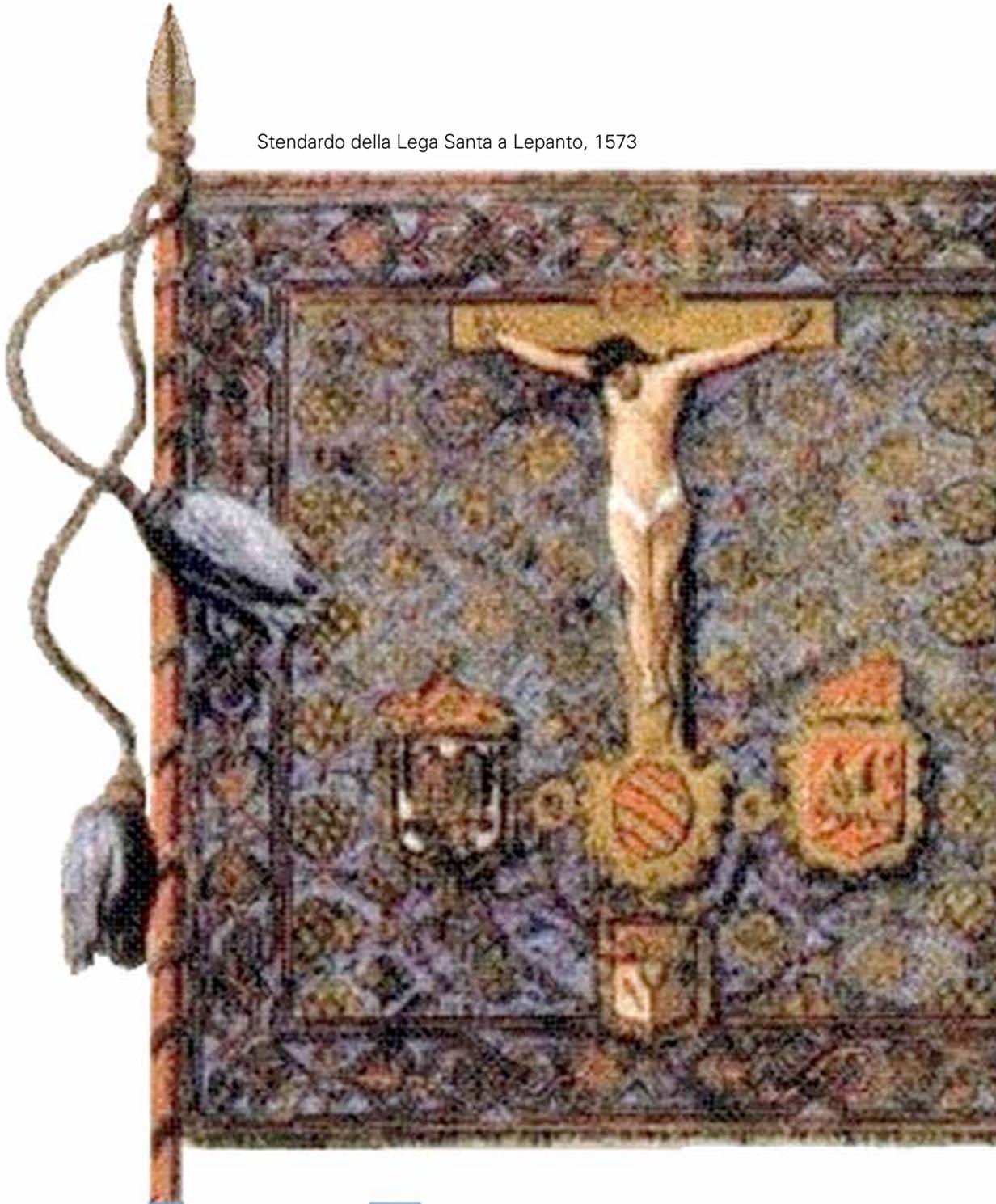
L'unica alternativa plausibile a questo ragionamento sembra essere quello che queste informazioni fossero contenute in alcuni documenti presenti nella biblioteca di Alessandria, poi andata distrutta ma questa è storia ancora più difficilmente dimostrabile mentre a me sembra molto più accettabile ciò che ho sin qui cercato di sostenere.



Ciò che direi assodato è che ci troviamo di fronte ad un affascinante capitolo di una vicenda in cui storia, scienza e mito si incontrano. Può darsi che da qualche remoto archivio possa prima o poi saltar fuori una prova certa di quanto abbiamo provato ad affermare. Per ora, tale certezza non esiste ma noi che riteniamo di essere cittadini di un mondo globalizzato, in cui ciò che accade in un punto condiziona la vita di Paesi anche molto lontani, restiamo comunque affascinati dall'intreccio di rapporti che già 600 anni or sono sottolineavano l'importanza di relazioni planetarie. Di queste relazioni, la storia lo dimostra, Veneziani e Turchi mostrarono al mondo di sapere fare tesoro e di essere in esse maestri.

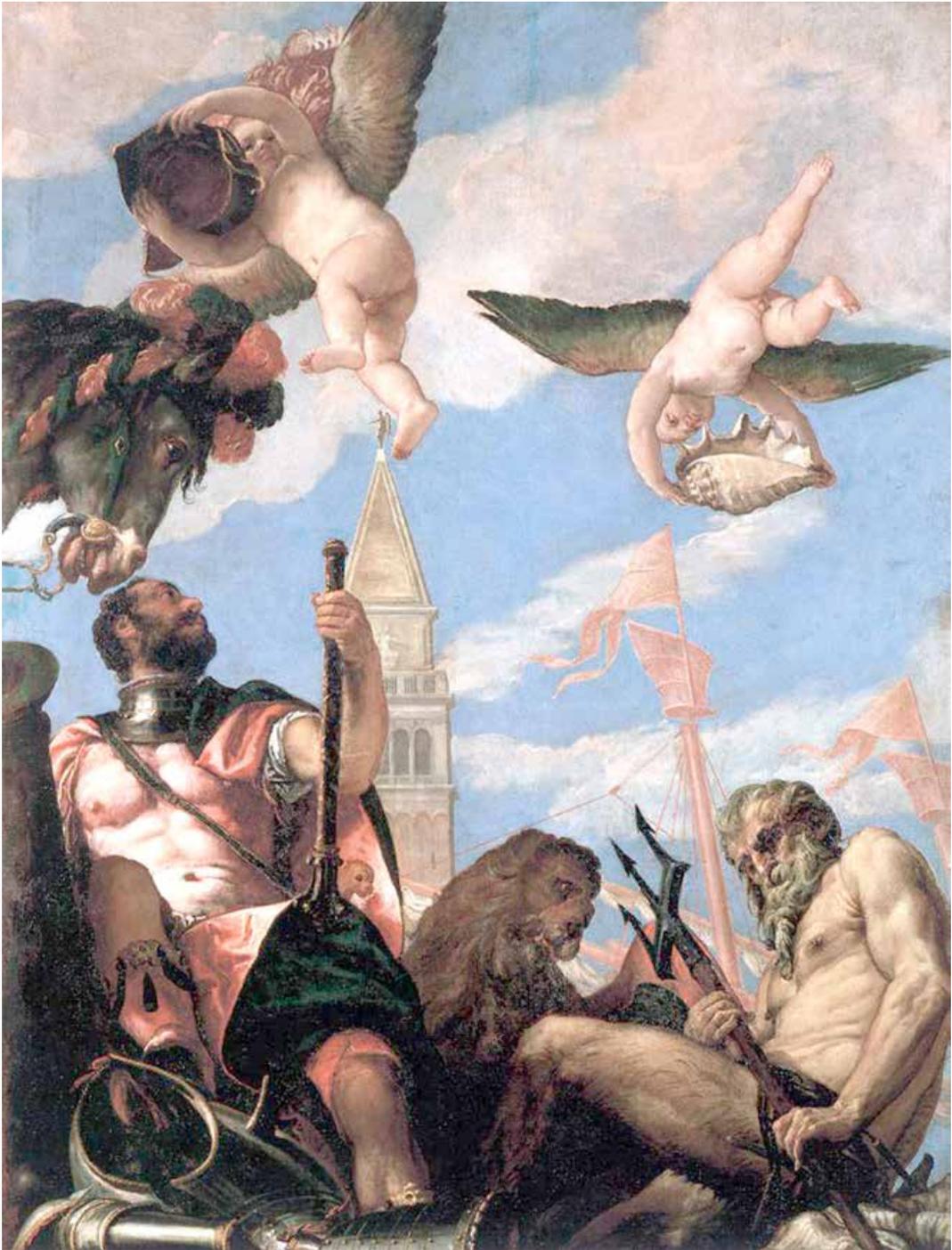


Stendardo della Lega Santa a Lepanto, 1573



Storia moderna





Paolo Veronese. *Marte e Nettuno*. Venezia, Palazzo Ducale

Il Dominio dell'Adriatico

Paolo Sarpi, Pietro Giannone e la sovranità contesa tra Venezia, Napoli e Vienna

di Simone Paliaga

“Chi può venire per mare non è lontano”

Paolo Sarpi

Negli ultimi tre lustri, soprattutto per merito di Corrado Vivanti (1928-2013) e di Corrado Pin, gli studi su Paolo Sarpi (1552-1623) hanno avuto un grandissimo impulso¹. Naturalmente gli studi si sono concentrati soprattutto sulla figura politica e filosofica², ma vi sono stati pure recenti contributi specifici, dopo quello fondamentale di Roberto Cessi (1943), sugli scritti sarpiani del 1612 e 1616 relativi alla questione del “dominio del mare Adriatico”³.

¹ Fra i contributi maggiori, Corrado Vivanti, *Paolo Sarpi*, Istituto poligrafico e Zecca dello Stato, 2000; Id., *Quattro lezioni su Paolo Sarpi*, Bibliopolis, 2005; Ivone Cacciavillani, *Paolo Sarpi: la guerra delle scritture del 1606 e la nascita della nuova Europa*, Corbo e Fiore, 2005; Corrado Pin (cur.), *Ripensando Paolo Sarpi: atti del convegno internazionale di studi nel 450° anniversario della nascita di Paolo Sarpi*, Ateneo Veneto, 2006; Webster G. Tarpley, *Paolo Sarpi, His Networks, Venice and the Coming of the Thirty Years' War*, The Catholic University of America, ProQuest, 2009; Jaska Kainulainen, *Paolo Sarpi: A Servant of God and State*, Brill, 2014.

² Cfr. le voci di C. Pin e Adriano Prosperi e di ne *Il Contributo italiano alla storia del Pensiero*, Roma, Treccani, 2012 (Filosofia) e 2013 (Politica).

³ V. Alberto Tenenti [*Venezia e i corsari, 1580-1615*, Laterza, 1961; *Venezia e il senso del mare: storia di un prisma culturale dal XIII al XVIII secolo*, Guerini e associati, 1999] e Roberto Cessi (1885-1969), *La repubblica di Venezia e il problema adriatico*, Padova, Cedam, 1943 (Napoli, ESI, 1953): su Cessi v. Paolo Preto, in *DBI*, 24 (1980). Cfr. in seguito Ezio Ferrante, *Paolo Sarpi et le problème naval vénitien* in H. Coutau-Bégarie (cur.), *L'évolution de la pensée navale IV*, Economica, Paris 1994; Tullio Scovazzi, “Libertà o dominio nell'evoluzione del diritto del mare”, in Sarpi e Pace, ed. Giuffrè 2007, pp. 1-36 e Romain Descendre, “Quand la mer est territoire. Paolo Sarpi et Le Dominio del mare Adriatico”, in *Studi Veneziani*, n. s. LIII (2007), pp. 55-74.

Diversamente dagli storici di Venezia, gli storici del diritto internazionale hanno preso in considerazione solo il primo di questi scritti, composto nell'aprile 1612⁴ e stampato solo vari anni dopo, equivocando che fosse una risposta alla tesi groziana del *mare liberum* e un anticipo delle tesi di John Selden (1584-1654) sui mari chiusi. In realtà, come ben sottolineano Cessi e Romain Descendre, Grozio distingueva tra Oceano e Mediterraneo e riconosceva espressamente i diritti speciali di Genova e Venezia sui rispettivo Golfi, proprio per meglio negarli al Portogallo, potenza oceanica. A sua volta Sarpi escludeva espressamente che “la causa della Serenissima Repubblica” potesse equipararsi alla “controversia tra Spagnoli e Olandesi” [*Dominio*, 1685, p. 76].

Inoltre l'argomentazione di Sarpi – esile come contributo scientifico alla costruzione teorica del nuovo *jus gentium* – non mira a stabilire principi generali, ma solo a giustificare le pretese della Serenissima di regolare la navigazione adriatica vietando l'ingresso di navi armate e obbligando i mercantili a far scalo a Venezia per pagare il pedaggio. Il principio di base è estendere al mare il regime giuridico della terra. Ne deriva la divisibilità tra sovrani capaci di garantirne e regolarne l'uso comune. Contro la tradizione romanistica, Sarpi sosteneva che un mare “serrato e limitato” può essere oggetto di sovranità, coniando così il concetto, diremmo “atienese”, di territorio marittimo, che prolunga il confine oltre la linea costiera facendolo coincidere col raggio di proiezione della potenza, ed equipara l'uso comune del mare all'uso comune delle *publicae viae*, che non possono essere usurate o usucapite da privati ma possono essere gravate da pedaggi, servitù e controlli. Inoltre, pur usando il termine romanistico “dominio”, Sarpi rifiuta la concezione della sovranità come *dominium iuris civilis*, equiparandola invece al possesso (continuo, permanente, riconosciuto ed effettivo). Diversamente dal possesso privato, il

⁴ Il consulto fu commissionato a Sarpi l'11 febbraio 1612 in rapporto alla controversia col papa circa la navigazione del Po di Goro, e firmato il 12 aprile. Cfr. Corrado Pin, *Studi veneziani*, n.s., L (2005), pp. 392-396. All'inizio sono indicate le cinque “considerazioni”: a) carattere originario e non derivato del dominio; b) confutazione degli argomenti a sostegno del carattere derivato (per concessione papale o imperiale, o per *longis temporis praescriptio*, cioè per usucapione); c) estensione geografica (insenature, isole, porti, spiagge) e contenuto giuridico (regolamentazione della navigazione, del commercio e della pesca, polizia e giurisdizione civile e criminale); d) replica agli argomenti degli avversari; e) esame della questione del Po di Goro

possesso pubblico si estrinseca nella “giurisdizione”, intesa come “protezione e custodia per sicurezza delli naviganti”⁵; teoria già formulata da Alberico Gentili (1552-1608) nel *de Advocatione Hispanica*.

Il “dominio” marittimo non è quindi un diritto reale, piuttosto l’effetto giuridico di una permanente capacità militare d’interdizione [*imperium maris*, attribuito al Capitano del Golfo e alla sua Armata sottile permanente di 12 galere]. Quanto al titolo giuridico del possesso veneziano, Sarpi ne sosteneva il carattere originario e *pro derelicto* [come chioserà cent’anni dopo Giannone]. L’impossessamento del Golfo, abbandonato dall’Impero Romano, coincide infatti con la stessa fondazione della “Città, nata nel Mare, del quale non era alcun Padrone, [e perciò] nata libera, e per l’istessa ragione Padrona dell’acqua dove ebbe il suo principio” [*Opere*, 1750, II, p. 328]. Sarpi respinge perciò la teoria dell’investitura pontificia, basata sul leggendario anello che papa Alessandro III avrebbe donato nel 1177 al doge Sebastiano Ziani reduce dalla vittoria navale di Salvore contro l’imperatore Federico I Barbarossa, commemorata dal rito annuale dello “sposalizio del mare”⁶. Un testo incluso tra le *Opere* di Sarpi [*Dominio per il ius belli*, 1685, pp. 11 e 13] accetta la donazione ma la reinterpreta come un riconoscimento, “ut omnes intelligant maris possessionem iure belli vestro debere imperio”. Anche se il testo, come si ritiene, non è di Sarpi, è comunque significativo che altrove [scritti del 1616 e 1618 a firma “Cirillo Mechele”] il consultore abbia difeso la storicità della vittoria veneziana contro Guicciardini, Baronio e i libellisti napoletani⁷.

⁵ Descendre, *op. cit.*, p. 61.

⁶ Edward Wallace Muir, *Civic Ritual in Renaissance Venice*, Princeton University Press, 1986, pp. 103-134 (“The donation of Pope Alexander III” e “The Marriage of the Sea”).

⁷ Diverso giudizio in Descendre, *op. cit.*, p. 63. Cesare Baronio (1538-1607), *Annales Ecclesiastici* (XII, 1177, vii; Antw. 1629, p. 673). Guicciardini osservava che Barbarossa non aveva una flotta e comunque suo figlio non poteva comandarla, avendo allora cinque anni. Oltre che da “Cirillo Mechele”, l’autenticità della battaglia fu difesa dal consultore veneto Cornelio Frangipane (1553-1643) e poi più ampiamente dal benedettino Fortunato Olmo, abate di S. Maria del Pero, collaboratore dal 1632 della Cancelleria Segreta e primo archivistista [v. infra FRANGIPANE; SARPI, *Allegazione*; OLMO]. La battaglia di Salvore è il tema di due quadri di Tintoretto: oltre a quello del 1605 che si trova nel Palazzo Ducale di Venezia [con altre 10 commemorative degli eventi del 1777, in sostituzione dei 22 affreschi perduti per incendio del 1575], ce n’era un altro nel Palazzo Comunale di Pirano, requisito nel 1805 dai francesi e scomparso.

Il *Mare liberum* fu pubblicato nel 1609, quando Giacomo I Stuart proclamava il proprio diritto d'imporre un pedaggio ai pescherecci olandesi ed Enrico IV di Francia progettava un vasto fronte antiasburgico a guida franco-veneziana. La resistenza della Serenissima all'Interdetto papale del 1606-07 aveva entusiasmato gallicani e protestanti e moltiplicato gli agenti inglesi e olandesi che speravano di convertire la repubblica, il più attivo dei quali era sir Henry Wotton (1558-1639), ambasciatore a Venezia dal 1604. Sopravvissuto all'attentato papista del 5 ottobre 1607, Sarpi era inserito in una complessa rete di relazioni intellettuali e politiche, cui era sospinto anche dal suo attivissimo confratello, segretario e futuro biografo Fulgenzio Micanzio (1570-1654)⁸. Il *Mare liberum* fu diffuso a Venezia verso la fine del 1611, quando il pugnale di Ravailac aveva tolto di mezzo la Francia, e il dominio veneziano sull'Adriatico era minacciato dall'arciduca d'Austria (e futuro imperatore) Ferdinando II d'Asburgo (1578-1637) e dal viceré di Sicilia (e poi di Napoli), don Pedro Téllez-Girón, Terzo duca de Osuna (1674-1524).

La minaccia si concretizzò fra il 1612 e il 1618, con le incursioni degli Usocchi sostenute dall'Austria, che provocarono la guerra austro-veneziana del 1615-1617 (guerra di Gradisca, del Friuli o degli Usocchi) con l'ingaggio veneziano di tremila mercenari olandesi, l'abortita spedizione della flotta napoletana nel Golfo, la pace di accomodamento del 1617 e la "congiura spagnola" del 1618 (la congiura di Bedmar) – che dette poi spunto ad una famosa *quérelle* storiografica, oltre che alle tragedie di Thomas Otway (*Venice preserv'd*, 1682), Hugo von Hoffmannstahl (*Das gerettete Venedig*, 1904) e di Simone Weil (*Venezia salva*, 1941) e al bellissimo film di Serena Nono (2013).

La risposta di Sarpi a questi eventi⁹ non fu il consulto sul *Dominio* [occasionato dal modesto contenzioso veneto-pontificio sul Po di Goro] ma gli scritti sugli Usocchi¹⁰, in cui richiamava l'arringa (da lui certo rima-

⁸ Su Micanzio v. Antonella Barzazi, *Dizionario Biografico degli Italiani*, 74 (2010).

⁹ Francesco Grisellini (1717-1787), *Delle Memorie spettanti alla vita e agli studi di Fra Paolo*, in *Opere di F. Paolo Sarpi*, per Jacopo Mulleri, in Helmstat [Verona], 1761, I, pp. 105-111. Importante la corrispondenza di Micanzio e Sarpi col nuovo ambasciatore inglese Dudley Carleton (1573-1632), in carica dal 1612 al 1616.

¹⁰ V. infra, SARPI, *Usocchi*.

neggiata) dell'oratore bresciano Chizzola al congresso austro-veneto di Udine e Cormons del 1562-63¹¹. Il grosso dei libelli pro o contro Venezia fu stampato nel 1616-1620¹². La questione fu poi ripresa dai difensori degli interessi britannici (William Welwod 1613, Selden 1618, John Borough 1633), portoghesi (Seraphim de Freitas 1625) e spagnoli (Juan de Solórzano y Pereira 1629). Quelli di Venezia furono in seguito sostenuti pure dai veneziani Pellegrino (1626) e Palazzi (1663), dal siciliano Errico (1651) e dai genovesi Borgo (1641) e Della Torre (1653); ma, paradossalmente, pure dall'olandese Graswinckel (1634 *Libertas Veneta*), il quale vent'anni dopo polemizzò invece contro Borgo (1652) e Welwod (1653) difendendo le tesi groziane.

Nel 1723 – quando era stato ormai accettato il compromesso proposto da Bynkershoek (1702) sul limite di tre miglia delle acque territoriali, e Venezia e l'Austria avevano insieme respinto l'ultimo tentativo di rivincita ottomana – il giurista Johann August von Berger compì il passo decisivo confutando le pretese veneziane e napoletane sul dominio del Golfo per sostenere che apparteneva all'Imperatore e arciduca d'Austria. Lo stesso 1723, in un capitolo dell'*Istoria civile* (vol. II, l. XIII, 1), Pietro Giannone contestò lui pure le pretese veneziane, giustificando semmai

¹¹ Sul punto v. Descendre, *op. cit.*, p. 59, nt. 13, dove cita importanti lavori di Cessi. L'arringa del bresciano Giacomo Chizzola (1502-1580) riportata nell'*Aggiunta alla Storia degli Usococchi* [II, pp. 240-249 ed. 1750]. Sarpi aggiunge che l'oratore austriaco – Andrea Rapicio (1533-1573) vescovo di Trieste – avrebbe riconosciuto di non poter controbattere. Ma la vera replica, ignorata da Sarpi, contro le pretese di Venezia e Genova sui rispettivi Golfi fu invece quella di Fernando Vázquez de Menchaca (1512-1569), il precursore di Grozio, (*Controversiarum usu frequentium libri tres*, Barcinonae, in aedibus Claudij Bornat, 1563, II, c. LXXXIX, n. 30: “Veneti & Genuenses nequeunt vetare per suum pelagus navigantes”).

¹² V. infra, FRANGIPANE, MATTEACCI (1617), PACE (1619), TOMASELLI (1619, 1620), ZAMBONI (1620) a favore della repubblica; contro WELSER (1612), MOLINO (1617, 1618), AFELTRO (1618). Descendre, *op. cit.*, p. 69 osserva che il consulto sarpiano dell'aprile 1612 non può essere una risposta allo *Squitinio* di Welser, perché quest'ultimo fu conosciuto a Venezia solo in novembre, cioè sette mesi dopo. Raccolta di scritture in Michael Caspar Lundorp (1580-1629), *Acta publica*, I, lib. 2, c. 5 (v. GIANNONE, Risposta, p. 250). Altra in Bartolomeo Chiocchiarello (1575-12647), *Manoscritti della Real Giurisdizione*, XXI, *varior.* 5 “del dominio sul mare Adriatico se sia de' Veneziani, o più tosto de' Re di Napoli” [mss degli Indici dei sei voll. XIX-XXIV nella Biblioteca Nazionale (I.C.54) e nella Biblioteca di S. Tommaso (A. 6. 39)].

(volendo seguire Selden anziché Grozio) quelle napoletane [portando indirettamente acqua al mulino di Vienna, sovrana di Napoli dal 1707].

La reazione ecclesiastica alle tesi dell'*Istoria* costrinse Giannone a rifugiarsi a Vienna, dove rimase sino all'agosto 1734, quando, temendo la perdita delle sue rendite siciliane a seguito della conquista borbonica di Napoli, cercò di rimpatriare. Le nuove autorità gli negarono però il passaporto per evitare screzi durante le trattative per il riconoscimento papale. Giannone dovette così fermarsi a Venezia, dove fu oggetto di una richiesta di estradizione da parte del nunzio pontificio, accompagnata da una sottile campagna di diffamazione che faceva leva sulle tesi anti-veneziane (e implicitamente filo-imperiali) del 1723 per suscitare un risentimento patriottico tra gli amici del giurista. L'effetto immediato fu di far sfumare la cattedra patavina di diritto civile e di costringere Giannone ad aggiungere all'*Apologia dell'Istoria civile* una lunga giustificazione e in parte ritrattazione del capitolo incriminato.

Qui ribadiva comunque di considerar fole battaglia di Salvore e investitura pontificia, e infondata la tesi sarpiana dell'acquisto *pro derelicto*, sostenendo che il dominio dell'Adriatico era rimasto ai Bizantini fino al 1071, passando poi ai Normanni. Il dominio veneziano, acquisito *jure belli*, era molto più recente, e ancora nel 1484 era stato insidiato dalla flotta aragonese di Napoli¹³. Citava poi, riprendendola da Sarpi, l'arringa di Chizzola e collegava la "battaglia delle scritture" del 1616-1620 all'attacco dei vascelli napoletani comandati da Francisco de Rivera y Medina contro la base navale di Lesina (1616-17)¹⁴.

Caduta Venezia, il dominio dell'Adriatico fu rivendicato da Napoleone, poi conteso tra Austria e Italia. Ma, a partire dalla Prima Lissa (1811), di fatto fu britannico, *deinde* americano.

¹³ M. Antonii Cocci Sabellici, *Historiae Rerum Venetarum ab urbe condita libri XXXIII in IV Decades distributi*, Basileae, Sumptibus Joannis König, 1670, IV, II, pp. 637-638 dove si dice che, vedendo le flotte napoletana e pontificia riunite ad Ancona, credevano "actum de possessione maris, actum de imperio". I veneziani avevano però poi preso Gallipoli.

¹⁴ Cesáreo Fernandez Duro, *El Gran Duque de Osuna y su marina, 1602-1624*, Madrid, Est. Tipográfico "Sucesores de Rivadeneyra", 1885, pp. 59 ss., 337-341.

I testi a stampa della polemica sul dominio veneziano dell'Adriatico

(cfr. Emanuele Antonio Cicogna, *Saggio di bibliografia veneziana*, Venezia, dalla tipografia di G. B. Merlo, 1847, pp. 128-131)

AFELTRO (D'), Orazio

Roberto Cessi, *Venezia e il problema Adriatico*, Napoli, ESI, 1953, p. 216.

Rappresentanza di Orazio da Feltro *sul preteso dominio de' Veneziani sul Mare Adriatico*, di Napoli 22 d'aprile 1618, in-folio, pp. 10 (=20).

Per il dominio del mare Adriatico nel Seicento: una memoria napoletana contro Venezia [Ragioni fundate da Orazio da Feltro all'eccellenza del duca d'Ossuna viceré di Napoli circa l'usurpatione de' veneziani nel Mare Adriatico] / [a cura di] Gennaro Maria Monti. Estr. da: *Archivio scientifico del R. Ist. sup. di sc. econ. e comm.* di Bari, vol. 8 (1933-34). Bari, Cressati, 1935, pp. 26.



BERGER, Johann August von (Wittenberg, 1702 - Celle 1770), giureconsulto

Succincta commentatio de imperio maris Adriatici Caesari Qua Regi Dalmatarum AC Principi Istriae UT Et Regi Neapoleos atque Siciliae proprio, sive confutatio scriptiionis apud Londorpium T. I. act. publ. lib. II. cap. XV. pro republica Venetorum concinnatae, Lipsiae, Lanckisch, 1723 [Cicogna N. 917].

Il dubbio chiarito intorno al dominio del mare Adriatico o sia Ragionamento politico, in cui si fa manifesto ... ch'il dominar' e l'imperio del detto mare sia a poco fondamento preteso dalla Sereniss. Repubbl. di Venezia ... operetta abbozzata primo in latino dal molto illustre signor, Augusto di Bergher [Johann August von Berger, 1702-1770]; ora pero volgarizzata [da J.B. Houwens de Gardein], e chiarita in varii luoghi, aumentata anche e divisa in diversi capitoli, che prima non fu ... - 1725. [Cicogna N. 917].

BORGIO, Pietro Battista (Genova ? - m. ca 1649)
Castronovo, *DBI* 12 (1971).

Petri Baptistae Bvrgi, *de dominio Serenissimae Genvensis Reipvblicae in mare Ligvstico*, Romae, excudebat Dominicus Marcianus, 1641..

DELLA TORRE, Raffaele (Genova 1579-1666)

Savelli *DBI* 37 (1989)

Squitinio della republica di Venetia d'autore incognito [v. WALSER] *squitinato da Raffaele della Torre Genovese*, Genova, Guasco, 1653, in-4: Venetia, Tommasini, 1654, in-12 [Cicogna N. 897].

ERRICO, Scipione (Messina 1592-1670)

Contarino *DBI* 43 (1993)

Antisquitinio, Apologia di Scipione Herrico nella quale di punto in punto si risponde a tutto ciò che si oppone alla libertà Veneta nello Squitinio d'innominato Autore, Messina, Brea, 1650, in-12 [Cicogna N. 896].

FRANGIPANE, Cornelio (Tarcento 1553 – Venezia 1643)

Cavazza, *DBI* 50 (1998). V. SARPI, *Allegazione*



GIANNONE, Pietro (1676-1748)

Merlotti, *DBI* 54 (2000).

Dell'Istoria civile del Regno di Napoli libri XL, In Napoli, per lo stampatore Niccolò Naso, 1723, Tomo II, pp. 282-285 (libro XIII, “1. Dominio del Mare Adriatico”).

“Risposta di Pietro Giannone [...] ad una lettera scrittagli da un amico [...] intorno al dominio del mare Adriatico”, in *L'Apologia dell'Istoria civile di Napoli*, capo XX [*Istoria*, V vol.; *Opere postume*, Italia, 1822; 1841; 1858; I, pp. 241-265].

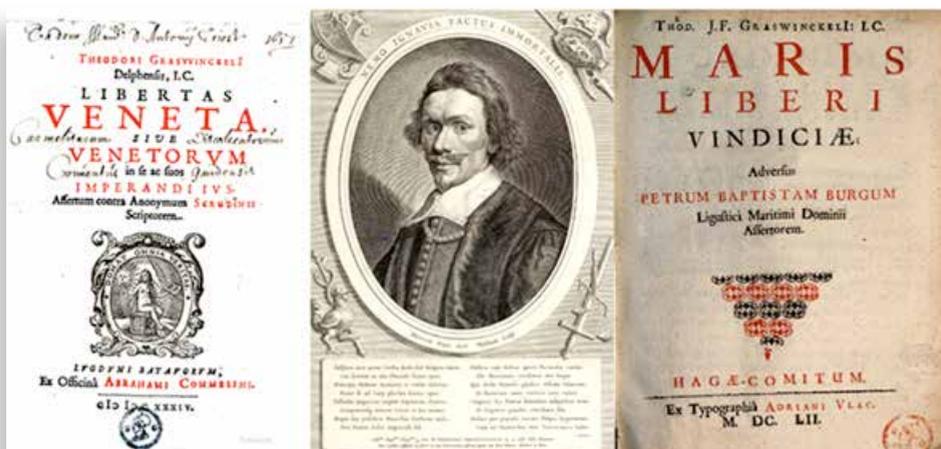
GRASWINCKEL, Theodor Johannes “Dirk” (1601-1666),

Poeta, giureconsulto, Fiscale di Olanda, cugino e pupillo di Grozio

Theodori J. F. Graswinckelii, Delphensis, I. C., *Libertas veneta, sive Venetorum in se ac suos imperandi ius, Assertum contra Anonymum Scrutinii Scriptorem*, Lvgduni Batavorum, Ex Officina Abrahami Commelini, 1634.

Theod. J. F. Graswinckelii, I. C., *Maris liberi vindiciae adversus Petrum Baptistam Burgum Ligustici maris assertiones*, Hagae-comitum, ex Typographia Adriani Vlac, 1652, 1653.

Theod. J. F. Graswinckelii, I. C., *Maris liberi vindiciae adversus Gulielmum Welwodum, Britannici Maritimi dominii Assertorem*, Hagae-comitum, ex Typographia Adriani Vlac, 1653. [Cicogna N. 911].



MATTEACCI, Angelo (Marostica 1536-1600)

Segretario e Lettore di ragione civile nello Studio di Padova

Angeli Matthaecacii J. C., Comitis et Equitis Palat. in Patavino Gymnasio in prima Juris Civilis Sede olim Professoris, *de Jure Venetorum, et Jurisdictione Maris Adriatici*, Venetiis, 1617, in-4. [Cicogna N. 901. Biblioteca Ms di Giuseppe Tomaso Farsetti di Vicenza].

Del diritto dei Veneziani e della loro giurisdizione sul mare adriatico, opera del giuriconsulto di Marostica e Vicenza Angelo Matteazzi, prof. di Pandette a Padova nel secolo XVI, ripubblicata, voltata in italiano e commentata da Leonardo Dudreville»; in 8. In Venezia, tipografia della Gazzetta Ufficiale, 1859.

MICANZIO, Fulgenzio (Passirano, 1570 – Venezia, 1654)

teologo, storico, erudito, biografo (1646) ed editore di P. Sarpi. Barzazi, *DBI*, 74 (2010).

v. TOMASELLI.

MOTINO, Lorenzo, Romano

Estratti degli scritti di L. Motino datati Napoli 1617 e 1618 (contro Frangipane), nel II tomo dei *Pauli Sarpi Collectanea ...* ab H. Josepho Berganteno H. C. A. in unum

congesta ann. 1740. Cfr. Aurelio Bianchi Giovini, *Biografia di frà Paolo Sarpi, teologo e consultore di Stato della repubblica Veneta*, Bruxelles, presso Luigi Hauman, 1836, II, p. 451.

OLMO, Fortunato, Benedettino,

Historia della venuta a Venetia occultamente nel 1177 Di Papa Alessandro III e della Vittoria ottenuta da Sebastiano Ziano Doge, comprobata da Don Fortunato Olmi Cassinese, Venezia, Deuchino, 1629.

Concordiae inter Alexandrum III Summum Pont. Et Fridericum imperatorem, Venetiis confirmatae Narratio ad veritatis scriptum stabilita, Criminationes [...] depulsa, Caesaris Cardinalis Baronii Authoritas à calumnijs vindicate, Parisiis, apud Dionysios de La Noue, 1632.

PACE, Giulio (Vicenza 1550 - 1635)

Giureconsulto, aristotelico, nobile vicentino, consigliere imperiale.

Iulii Pacii a Beriga C. Regii Consiliarii et juris ex prima sede in illustri Valentina Academia professoris, *De dominio maris Hadriatici disceptatio*, inter sereniss. regem Hispaniarum ob regnum Neapolitanum, & sereniss. rempublicam venetam. Accesserunt eiusdem authoris Artis Lullianae emendatae, libri quatuor. Lugduni, sumptibus Bartholomaei Vincenti, 1619, in-8, pp. (10) 81. [Cicogna N. 908. Rist. an. 2007 v. Sarpi].

PALAZZI, Giovanni

Piovano di S. Maria Mater Domini, fondatore dell'Accademia Istorico-Teologica

De dominio maris, libri duo, Serenissimae Venetae Reipublicae dicati, authore Ioanne Palatio, Venetiis, Apud Combi, & La Noue, 1663. [Cicogna N. 912].

PEREGRINO, Marco Antonio (Vicenza 1530-1616)

Lorenzo Crasso, *Elogii d'hvomini letterati*, V., Combi & La Noue, 1666, II, 105-108.

Marci Antonii Peregrini De iuribus et privilegijs fisci: libri septem, Vicetiae, Meietus, 1626 [Cicogna N. 913: "registrasi anche questo libro che molte cose ha relative al diritto de' Veneziani sul dominio del mare ec."].

SARPI, Fra' Paolo, Servita, da Venezia (1552-1623)

Uscocchi

Aggionta all'Istoria degli Uscocchi di Minuccio Minuci Arcivescovo di Zara continuata sino all'anno 1613, 1613.

Supplimento dell'Historia degli Vscocchi di Minuccio Minucci arcivescouo di Zara. in-4, pp. 58. [di Paolo Sarpi. Pubblicato probabilmente a Venezia nel 1617].

Trattato di pace et accomodamento delli moti di guerra eccitati per causa d'Uscocchi tra il Re Ferdinando d'Austria e la Repubblica di Venezia per fine dell'Istoria principata da Minuccio Minuci Arcivescovo di Zara

Historia degli Vscochi scritta da Minucio Minuci [1551-1606] arcivescovo di Zara co i progressi di quella gente sino all'anno 1602 e continuata dal p.m. Paolo dell'ordine de' Serui e theologo della Serenissima Republica di Venetia sino all'anno 1616. *Opere del Padre Paolo*, vol. V, In Venetia, appresso Roberto Meietti, 1676-1677, [Historia, pp. 1-170, Aggiunta pp. 171-319; Supplimento, pp. 323-472]. *Opere varie* del Molto Reverendo Padre F. Paolo Sarpi, dell'Ordine de Servi di Maria, Teologo Consultore della Serenissima republica di Venezia, Helmstat [Verona], Per Jacopo Mulleri, 1750, II, pp. 137-271 [Storia, pp. 137-186; Aggiunta, pp. 187-230; Supplimento, pp. 231-287].

Storia degli Uscocchi, Milano, Bettoni, 1834. Fiume, Emidio Mohovich, 1871, 2 vol., pp. 323.

La Repubblica di Venezia la Casa d'Austria e gli Uscocchi: Aggiunta e supplimento all'istoria degli Uscocchi. Trattato di pace et accommodamento / Paolo Sarpi; a cura di Gaetano e Luisa Cozzi. Bari, Laterza, 1965, pp. 534 [Aggiunta pp. 5-70; Supplimento pp. 71-138; Trattato pp. 139-402; G. Cozzi, *Nota Storica*, pp. 419-454; L. Cozzi, *Nota Filologica*, pp. 455-493].

Suite de l'histoire du gouvernement de Venise ou L'histoire des Uscoques. Par le sieur Amelot de la Houssaie. A Amsterdam, chez Pierre Mortier, libraire sur le Vygendam a la ville de Paris, 1695, 1705-14, in.12, t. 3. [Traduzione di Minucci e Sarpi, comparsa pure separatamente a Parigi (Barbin 1682; Billaine 1684), Ratisbonne (Aubry, 1677, 1684), Rouen (Vaultier, 1677), con l'aggiunta dell'arringa anti-veneziana pronunciata nel 1510 alla corte dell'imperatore Massimiliano d'Asburgo dall'ambasciatore francese Louis Hélian.]



Dominio

Il ms autografo del *Dominio* è perduto. Resta la trascrizione di Marco Fanzano, segretario di Sarpi, con correzioni autografe dell'autore, in data del 12 aprile 1612 (Biblioteca Nazionale Marciana, mss. it., VII, 1953 (= 9620). Copie nella Braidense.

Allegatione over consiglio in iure di Cl. Cornelio Frangipane J. C. per la Vittoria nauale contra Federico I imp. et atto di Papa Alessandro III proposta da Cirillo Mechele [P. Sarpi] per il dominio della serenissima repub. di Venetia sopra il suo Golfo contra alcune scritture di Napolitani [s. d. ma in fine MDCXVI nel mese di agosto, Cicogna N. 906]. *Allegatione in ivre contro l'Avtor degl'Annali Ecclesiastici* [C. Baronio] Qual nel suo Duodecimo Tomo niega la Verità della vittoria nauale ottenuta dalla Serenissima Repvblica di Venetia contro Federigo I imperatore, e l'Atto di Papa Alessandro III [nell'anno 1177]. Composto dall'Eccellentissimo Cornelio Frangipani, Ivris-Consulto della Serenissima Repvblica. In Venetia, appresso Roberto Meietti [jr.], 1685, pp. 112 [20 indici]. in *Opere varie* del Molto Reverendo Padre F. Paolo Sarpi, dell'Ordine de Servi di Maria, Teologo Consultore della Serenissima republica di Venezia, Helmstat [Verona], Per Jacopo Mulleri, 1750, II, p. 272-326.

I. articolo delle ragioni del dominio, che ha la Serenissima Republica di Venetia sopra il suo golfo per il ius belli videlicet Vittoria nauale contra Federico I. imp. et atto di papa Alessandro III. Proposto da Cirillo Mechele [pseud. di Paolo Sarpi] contra le scritture impugnatiue d'alcuni napolitani. Restampato, reuisto, et recorretto. In Venetia : appresso Euangelista Deuchino. In Calle delle Rasse, 1618, in-4, pp. 24 [Cicogna N. 907].

De iurisdictione serenissimae reipublicae Venetae in mare Adriaticum epistola Francisci de Ingenuis [pseud. di Paolo Sarpi], Germani, ad Liberium Vincentium, Hollandum, adversus Ioh. Baptistam Valenzolam, Hispanum, et Laurentium Motinum, Romanum, qui iurisdictionem illam non pridem impugnare ausi sunt. Eleutheropoli [i.e. Venezia, per Antonio Tinelli, con carta e tipi di Germania], 1619, in-4, c. 8. [Cicogna N. 902: "è già noto che il vero autore di questa operetta è Paolo Sarpi che la scrisse in italiano e fu posta in latino da Nicolò Crasso, a cui sotto il nome di Liberio Vincenzo Olando fu indirizzata dal Sarpi sotto nome di Francesco degl'Ingenui"].

Proposta de cause politiche a dottori concorrenti per defender le ragioni pubbliche, sopra le quali il dottor Cornelio Frangipane ha scritto e scrive, Venetia, Pinelli, 1622, in-4. [Cicogna N. 909].

Dominio del Mar' Adriatico della Serenissima Republica di Venezia, Descritto da Fr. Paolo Sarpi Suo Consultore d'Ordine Pubblico. Volume Sesto [delle Opere]. In Venezia [i. e. Ginevra], appresso Roberto Meietti [jr.], 1685. 1686, in-12, 2 pt, I pp. 110. Rilegato insieme all'Allegatione di Frangipani e ai due scritti seguenti. [20], II pp. 106. [Cicogna N. 915: "questa è riconosciuta opera del Sarpi la quale è divisa in quattro parti sebbene apparisca in tre, giacché la quarta parte comincia con le parole: *Quelli che per lo passato hanno voluto metter difficoltà.* Veggasi nelle *Inscr. Ven.*, IV, 703"]. *Dominio ...* In *Opere varie* del Molto Reverendo Padre F. Paolo Sarpi, dell'Ordine de Servi di Maria, Teologo Consultore della Serenissima republica di Venezia, Helmstat [Verona], Per Jacopo Mulleri, 1750, II, pp. 327-359.

Dominio del Mar' Adriatico, e sue ragioni per il jus belli della Serenissima Republica di Venezia, Descritto dal Fra Paolo Sarpi Suo Consultore d'Ordine Pubblico, In Venetia, appresso Roberto Meietti [jr.], 1685, pp. 32. In *Opere varie* del Molto Reverendo Padre F. Paolo Sarpi, dell'Ordine de Servi di Maria, Teologo Consultore della Serenissima republica di Venezia, Helmstat [Verona], Per Jacopo Mulleri, 1750, II, pp. 360-368. [Cicogna N. 916: “sta nel detto tomo, VI, delle Operette del Sarpi, e fu pure ristampato nell’altre edizioni dell’Opere sue. E già provato dal Foscarini e dal Grisellini che tale opera non è di fra Paolo, essendone differentissimo lo stile e diversi i principi adottati da F. Paolo in tale materia”].



Il dominio del mare Adriatico / Paolo Sarpi. Ed. integra con una introduzione su: *La politica adriatica di Venezia* / a cura di Roberto Cessi. Padova, G. Tolomei, 1945, pp.. (40) 92.

Opinione falsamente ascritta al Padre Paolo Servita, come debbe governarsi internamente ed esternamente la Republica Venetiana per avere il perpetuo Dominio. Con il quale si ponderano anche gli interessi di tutti i Prencipi, In Venetia, appresso Roberto Meietti, 1685 (nel VI vol. delle *Opere* di Sarpi).

Del Trattato di pace et accommodamento e altri scritti sulla pace d'Italia, 1617-1620 / Paolo Sarpi; a cura di Gaetano e Luisa Cozzi. Milano-Napoli, Ricciardi, 1969. Riprod. parziale Torino, G. Einaudi, 1979, pp. (12) 137.

Dominio del Mare Adriatico della Serenissima Republica di Venezia / di fra' Paolo Sarpi, a cura di Alberto Miele; introduzione di Tullio Scovazzi; con il testo della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare. Diritto della civiltà internazionale, Serie IV, Lo jus gentium, Torino, G. Giappichelli, 2001, pp. (8) 243, ritr. [manca la V scrittura, che tratta del Delta Padano e dei traffici fluviali. Rec. di Corrado Pin, *Studi veneziani*, n.s., L (2005), pp. 392-396].

Il dominio di Venezia sul mare Adriatico nelle opere di Paolo Sarpi e Giulio Pace / a cura di Guido Acquaviva e Tullio Scovazzi. Ripr. facs. dell'ed. 1750); *De dominio maris Hadriatici disceptatio*, di G. Pace (Lugduni, sumptibus B. Vincenti, 1619). Università degli Studi di Milano Bicocca, Milano, Giuffrè, 2007, pp. (9) 234.

TOMASELLI, Fulgenzio (Este ? – m. 1624), camaldolese

Mentite Filoteane, ovvero invettiva di Gio. Filoteo d'Asti contro la Repubblica di Venezia confutata da Fulgenzio Tomaselli, Padova, pel Padovano, 1607, in-4.

De Mare Venetorum ad Laurentium Motinum Romanum, epistola increpatoria et monitoria, 1619, in-4. [La stessa] “di Iteneu Ichanom Itnegluf” [= Fulgenti Monahci Veneti]; in 4, 1620. [Cicogna N. 903 e 904 la attribuisce a Micanzio; Corrado Pin la attribuisce invece a Tomaselli (Pin, recensione a P. Sarpi, *Dominio del mare Adriatico della Serenissima Repubblica di Venezia*, a cura di A. Miele, in *Studi veneziani*, n.s., L (2005), pp. 392-396, p. 395)].

VALENZUELA VELAZQUEZ, Juan Bautista, (1574-1645), vescovo di Salamanca

Defensio iustitiae et iustificationis monitorii emissi [et] promulgati per SS.D.N.D. Paulum Papam Quintum XVII die mensis aprilis anno D[omi]ni MDCVI *aduersus Ducem* [et] *Senatum Reipub. Venetorum super quibusdam statutis* [et] *decretis ab eisdem editis contra Sanctae Apostolicae Sedis*, Valentiae, apud Petrum Patricium Mey, 1607

WELSER, Marcus (1558-1614)

Archiv für Kulturgeschichte 72 (1990), pp. 115–141; Jean Papy, “Lipsius and Marcus Welser: The Antiquarian's ...

Sqvitinio della libertà veneta. Nel quale si addvcono anche le raggioni dell'Impero Romano sopra la Città, & Signoria di Venetia, Stampato in Mirandola, Appresso Giouanni Benincasa, 1612, in-4, pp. 121. [Cicogna N. 894: “Da alcuni è creduta opera di Alfonso *de la Queva*, da altri è creduta del padre *Possevino*, da altri di *Marco Velsero*, da altri di *Nicolò Peireschio*. Alcuni dicono che fu fatta scrivere dal Queva ordinandola al Valsero. Fu ristampata varie volte, sola, a colle opere dell'Amelot. A quest'opera risposero alcuni, come segue: Graswinckel, Errico, Della Torre, Roiter, Portenari]. [Alfonso de la Cueva-Benavides y Mendoza-Carrillo, marchese di Bedmar, (1572-1655), era l'ambasciatore spagnolo protagonista della congiura scoperta nell'aprile 1618].

ZAMBONI DE SILVII, Francesco, da Vicenza

Del dominio del mare Adriatico, ouero golfo di Venezia. Discorso di Pietro Zambone giuriconsulto vicentino. In Vicenza, per Francesco Grossi, 1620, in-4, pp. 38. [Cicogna N. 910. Biblioteca Ms di Giuseppe Tomaso Farsetti di Vicenza]. *Del dominio del mare Adriatico, ouero Golfo di Venetia* discorso del dottor Francesco Zamboni de Siluii vicentino. Dedicato al serenissimo Aluise Contarini prencipe di Venetia, et ecc.so Consiglio di X. In Venetia, appresso Giacomo Zatonni, 1676, in-4, pp. (8) 59. Cicogna N. 914].

La creazione della Marina Stefaniana

di Marco Gemignani

Capitale culturale del Rinascimento italiano, Firenze fu tuttavia pure l'epicentro delle otto "horrende guerre d'Italia" (1494-1559). In particolare durante la sesta (1536-38) e la settima (1542-146) Firenze fu dilaniata dalla lotta tra la fazione repubblicana, sostenuta da Francesco I di Francia, e dalla fazione medicea, sostenuta da Carlo V. Nonostante l'assassinio (1537) del duca Alessandro, genero dell'imperatore, i Medici trovarono un successore nel giovanissimo Cosimo I (1519-1574), figlio di Giovanni delle Bande Nere, il cui dominio fu definitivamente consolidato dalla sconfitta dei fuoriusciti a Serravalle (4 giugno 1544).



Per rafforzare i collegamenti con la Spagna, il duca rilanciò il ruolo del Porto Pisano, e rimise in funzione il vecchio arsenale sulla destra dell'Arno, nel comprensorio della Cittadella Vecchia. Costruita in un anno, la prima galera fu varata il 13 ottobre 1547 col nome di *Pisana*, in onore dell'antica repubblica marinara¹.

Nel gennaio 1548 il duca decise di costruire un grande arsenale, più vicino all'Arno rispetto ai cantieri repubblicani. A tale scopo l'Orto botanico fu spostato altrove e altri lotti furono acquistati dalle monache di San Vito: col tempo l'arsenale raggiunse un'estensione di oltre 3 ettari e mez-

¹ Archivio di Stato di Firenze (d'ora in poi ASFi), *Mediceo del Principato* 376, c. 53r; ivi 383, c. 352r.

zo.² Minori arsenali esistevano a Livorno e Portoferraio (Elba) e nel 1553, quando la Toscana fu di nuovo attaccata dai francesi, Cosimo disponeva già di una piccola marina, benché poco addestrata. Col trattato del 3 luglio 1557 il duca ottenne da Filippo II di Spagna la città e il contado di Siena, realizzando così la secolare aspirazione di Firenze³.



1 - Torre del Magnale
2 - Torre del Marzocco

3 - Chiesa di Santa Caterina
4 - Fortezza Vecchia

² Ivi, *Miscellanea Medicea* 21, ins. 36, cc. 136r-139v. F. Redi, *La Tersana di Pisa da arsenale della Repubblica a fortezza fiorentina*, in *Pisa e il Mediterraneo*, a cura di M. Tangheroni, Skira, Milano 2003, pp. 156-161.

³ Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze, *Codice G. Capponi* 125, ins. 21, cc. 302r-305v. Filippo II creò con una parte dei territori già appartenenti alla Repubblica di Siena (Monte Argentario, Orbetello, Port'Ercole, Porto Santo Stefano e Talamone) lo Stato dei Presidi, che gli permise di disporre di un punto strategico da cui controllare la parte centrale della penisola italiana e il Tirreno. Egli inoltre nel trattato del 3 luglio 1557, fra le varie clausole, fece includere anche quelle relative all'azzeramento dei debiti che egli, il padre Carlo V e il signore di Piombino avevano nei confronti dei Medici e all'obbligo di Cosimo I di fornire agli spagnoli truppe, munizioni, vettovaglie e galere ad ogni loro richiesta.

La crescita geopolitica esigeva tuttavia un potenziamento militare, come il duca scriveva (in epoca imprecisata) in una specie di testamento politico per il suo successore⁴

“A dua cose principali debbon pe(n)sar li princi[pi] p(er) lo aume(n)to e ma(n)tenime(n)to delli Stati loro: l’uno alle cose concerne(n)te la religione e l’onor di Dio, l’altro alle cose delle arme, se(n)za le quali dua cose no(n) si può aume(n)tar né ma(n)tener li Stati”.⁵

Il documento prevedeva tre misure di carattere militare. In primo luogo la creazione di un ordine equestre:;

“[...] addunq(u)e c(he) ogni volta c(he) si può co(n)giunger l’arme e la religione no(n) può esser cosa più sa(n)ta. P(rim)o il crear un Ordine di cavalieri quale co(m)batta p(er) la fede di Cristo è cosa santa, utile, e onorevole. Procurisi addunq(u)e di far un Ordine in quel modo c(he) parrà più espedie(n)te per ma(n)tenime(n)to di esso, vegge(n)do tutti li altri Ordini già creati, e di formar li cap(ito)li, li quali sieno in più p(er)fectio(n) delli altri di ge(n)tilomini. Sopra tutto il gra(n)maestro del Ordine sia se(m)pre il seco(n)dogenito del principe; no(n) vi se(n)do, el principe lo elegga della casa[ta] quel che li parrà più atto, il quale governi l’Ordine. Giurin li cavall[i]eri servir p(er) la fede di Cristo, e in caso di bisogno dello Stato servir a(n)cor p(er) lo Stato ogni volta c(he) sia da inimici molestato. [...] E p(er)c(hé) a tre cose si debbe provveder nel crear l’Ordine: alla provisio(n) della casa de cavalieri, alla e(n)trata del m(aestro) e al ma(n)tenime(n)to di 2 galere ordinarie”.⁶

In secondo luogo la creazione di una milizia a cavallo di 150/200 uomini d’arme e 300 cavalleggeri e infine il mantenimento di una marina adeguata alle necessità dello Stato:

⁴ *Memoria di 3 cose da eseguirsi p(er) noi el duca di Fiore(n)za e no(n) posse(n)do da lasciarla p(er) ricordo a chi ci succederà se(n)do l’onor e la gra(n)dezza el comodo delli Stati pe(n)sato molto te(m)po fars*” (ASFi, *Mediceo del Principato* 327, c. 7r.). Per un’analisi del documento vedi F. Angiolini, *Politica, società e organizzazione militare nel Principato mediceo: a proposito di una “Memoria” di Cosimo I*, estratto di “Società e storia”, IX (1986), 31, pp. 1-51. Riguardo la trascrizione delle parti di documenti riportati sia nel testo che nelle note si informa che ne è stata modificata la grafia sciogliendo tra parentesi tonde le abbreviazioni, impiegando le maiuscole e la punteggiatura secondo l’uso moderno e infine eventuali lettere o parole aggiunte per facilitarne la comprensione sono state inserite tra parentesi quadre.

⁵ ASFi, *Mediceo del Principato* 327, c. 7r.

⁶ Ibidem.

“Ci resta ora a parlare delle cose del mare, le quali no(n) sono di ma(n)co reputation e utili alli Stati c(he) quelle di terra, e co(n) poca spesa el modo è q(uest)o. P(er) l’ordinario il duca di Fiore(n)za [h]a tener, sì come noi habbiamo stabilito, 4 galere; la Religion [cioè l’Ordine cavalleresco] da crearsi va tener altre 2, c(he) saranno unite semp(re) co(n) q(uest)e, c(he) sono 6, ancor c(he) la Religion co(n) il tempo potrà, co(n) li modi c(he) si daranno, tenerne più. Debb[e] il duca di Fiore(n)za ire facie(n)do tanti corpi di galere co(n) sua comodità c(he) faccino il numero di 30, né q(uest)a è molta spesa, facie(n)dola co(n) comodità, e andar facie(n)do li sua armame(n)ti, p(er)c(hé) la maggior spesa si sono l’artillerie. Q(uest)e ci sono, in maggior parte delle piccole. In poi legniami ci so(n) tagliati e messi in acqua. P(er) tutto il numero ci è crobami [ovvero le ossature]. Fasciami già ce n’è una partita e q(uest)o anno si taglieranno li altri. Ferrame(n)ti li stiavi co(n) la ferriera li andranno facie(n)do. Alberi, antenne e remi si posso(n) co(n) facilità co(n)durre. Ma(n)ca sartia e velame, p(er)c(hé) barile se faranno qua(n)te vorremo. Con ire provedendo q(uest)e cose, co(n) comodità veggiamo in un bisogno potersi armar co(n) le di sopra dette il numero di galere 30, le quali, p(er) la description delli huomini c(he) troviamo nelli Stati n(ost)ri, a tor uno homo solo ogni 20 case, si può armar p(er) il co(n)to fatto da noi 30 galere. Ma a farla più facile piglieremo solo 24, e co(n) le 4 e 2 della Religion si fa tal numero di 30 galere in li bisogni c(he) corressino”.⁷

Come si vede l’istituzione dell’Ordine era strettamente finalizzata al mantenimento della marina, allora diretta dal commissario delle galere, Piero Machiavelli (1514-1564) figlio del celebre Niccolò. Il consenso pontificio alla creazione dell’Ordine fu una delle contropartite per l’appoggio toscano alla candidatura del milanese Giovan Angelo Medici, eletto papa Pio IV il 25 dicembre 1559 grazie al denaro del duca e alle accorte manovre di Bartolomeo Concini, uno dei suoi più efficienti segretari. La richiesta fu formalizzata nel gennaio 1560⁸, e le trattative proseguirono nei mesi successivi, il che permise di rivedere e modificare le norme indicate nella citata *Memoria*, in particolare riservando la carica di gran maestro direttamente al duca e non al suo secondogenito.

⁷ Ivi, c. 8r e v.

⁸ Le altre istanze avanzate da Concini a Pio IV riguardavano la nomina a cardinale di Giovanni de’ Medici, uno dei figli di Cosimo I, l’invio di un nunzio apostolico a Firenze, la sistemazione dei vescovati esistenti nel territorio della città gliata e di Siena e infine l’organizzazione di una visita del duca al pontefice, vedi ivi 616, ins. 27, cc.n.n.m.; ivi, *Carte Stroziane*, I serie 36, cc. 71r-72v.

L'autorizzazione fu infine concessa il 1° ottobre 1561 con breve *Dilecte Fili*. L'Ordine fu intitolato a Santo Stefano papa e martire in ricordo delle vittorie medicee di Montemurlo (1537) e Scannagallo (1554) contro i fuoriusciti e i senesi, avvenute entrambe il 2 agosto, giorno eponimo del Santo.⁹ Gli Statuti della Milizia, ispirati a quelli degli Ordini di San Iacopo della Spada, di Cristo, di Alcantara, di Calatrava e specialmente di San Giovanni gerosolimitano, furono redatti da Lelio Torelli, Benedetto Varchi e Francesco Vinta¹⁰. Previe minime modifiche suggerite specialmente da Giovanni Battista Cicada, cardinale di San Clemente, gli Statuti furono approvati il 1° febbraio 1562 con bolla *His quae*, e il 15 marzo, domenica di Passione, nel Duomo di Pisa il nuovo nunzio apostolico, monsignor Giorgio Cornaro, vescovo di Treviso, rivestì il duca dell'abito di gran maestro dell'Ordine stefaniano¹¹. Tre giorni dopo, l'istituzione

⁹ Ivi, *Mediceo del Principato* 3472, c. 18r e v. Cosimo I, che fino ad allora aveva tenuto segrete le trattative per creare l'Ordine, avendo ormai ottenuto il consenso del papa, decise di informare dell'accaduto Filippo II scrivendogli una missiva il 12 dicembre 1561. In essa il duca forniva notizie sulla nuova Milizia minimizzando l'importanza dell'avvenimento di cui comunque aveva desiderato far partecipe il re di Spagna. La lettera fu inviata insieme ad un'altra indirizzata a Bernardino Minerbetti, l'ambasciatore fiorentino presso la corte di Filippo II, nella quale Cosimo I, oltre a mettere al corrente il proprio rappresentante della fondazione dell'Ordine, lo invitava a recapitare personalmente la missiva al sovrano e a spedire al più presto a Firenze un dettagliato resoconto di come il re di Spagna aveva accolto tale notizia. L'ambasciatore, seguendo le disposizioni del duca, informò a voce Filippo II dell'avvenuta costituzione della Milizia, consegnandogli la lettera scritta da Cosimo I ma, a parte le solite frasi formali di compiacimento, Minerbetti si accorse chiaramente che il re di Spagna non gradì la novità, sia per la mutazione della sua espressione e sia perché, contrariamente alle abitudini, Filippo II evitò di leggere immediatamente la missiva del duca di Firenze e Siena, vedi ivi 54, cc. 58r, 59r; ivi 4894, c. 662r e v; ivi 5040, c. 199r.

¹⁰ Ivi 213, c. 111r; ivi 490a, c. 1033r. Sul ruolo militare dei Cavalieri di San Giovanni v. M. Gemignani, *Alcuni aspetti della storia della Marina dell'Ordine di Malta*, in *L'Ordine di Malta e il mare. Attualità di una antica tradizione. Atti rielaborati ed integrati della giornata di studio e formazione organizzata dalla Delegazione di Pisa del Sovrano Militare Ordine di Malta, tenutasi in Viareggio in data 19 giugno 2010*, Roma, Tipografia Medaglie d'Oro, 2011, pp. 12-29.

¹¹ Archivio di Stato di Pisa (d'ora in poi ASPI), *Diplomatico*, *S. Stefano*, 1561 febbraio 1; ASFI, *Mediceo del Principato* 491, c. 648r. Una copia manoscritta su pergamena di questi Statuti si trova in ASPI, *Ordine dei Cavalieri di S. Stefano* 1, cc. 1r-66r. Si fa pre-

della Milizia, che aveva come insegna una croce ottagonona rossa in campo bianco, fu pubblicata con bando per “tutte le città et terre del dominio fiorentino et del senese”¹².



Come previsto nella citata Memoria, il Convento della Milizia fu stabilito a Pisa, abbandonando l’idea di una residenza secondaria a Portoferraio. Valorizzando così la tradizione marinara dell’antica rivale di Firenze annessa nel 1406, Cosimo ribadiva al tempo stesso la sudditanza dei pisani nei confronti di Casa Medici. Come sede del Convento, detto Palazzo della Carovana, fu scelto il vecchio Palazzo degli Anziani della Repubblica, nella centrale Piazza delle Sette Vie, che nei documenti ufficiali dell’epoca era ancora indicata come “forum”¹³. La Chiesa di San Sebastiano alle Fabbriche Maggiori, i Palazzi del Potestà e dei Capitani del Popolo e un edificio medievale furono assegnati alla Chiesa conven-

sente che per la citazione dei pezzi archivistici di questo fondo si è utilizzata la numerazione adottata dopo il suo recente riordino.

¹² Il testo del documento con il quale fu resa nota la creazione dell’Ordine, “Bando per la notizia dell’Ordine de’ Cavalieri di Santo Stephano eretto et dotato dall’illustriss(imo) et eccell(entissimo) signore il sig(nor) duca di Fiorenza et Siena, con molti privilegi del dì 18 marzo 1561 ab Incarnatione” è riportato in L. Cantini, *Legislazione toscana*, vol. IV, Firenze, Albizzini, 1802, p. 303.

¹³ M. Salmi-F. Arnaldi, *Il Palazzo dei Cavalieri e la Scuola Normale Superiore di Pisa*, Bologna, Zanichelli, 1932, pp. 1-20.

tuale, alla Canonica del cavalieri sacerdoti, all'Infermeria e al Consiglio dei Dodici. Tutti ristrutturati dal celebre Giorgio Vasari, con l'assistenza di Vincenzo Ferrini, provveditore dell'Arsenale di Pisa¹⁴. Solennemente inaugurato nel 1564, il Palazzo della Carovana era destinato al tirocinio triennale dei novizi: i cavalieri "carovanisti" studiavano infatti matematica, geometria, cosmografia, storia, geografia, nautica, tattica terrestre e navale. Il corso prevedeva pure esercizi militari (ginnastica, lotta, nuoto, scherma, tiro con armi da fuoco portatili, balestra e arco)¹⁵, un semestre di "professione" religiosa e uno di esercitazioni pratiche (nautiche e militari).

La gerarchia della Milizia prevedeva sette "gran croci", e le ultime tre erano il commendatore maggiore, il gran contestabile e l'ammiraglio, eletti all'epoca ogni tre anni dal Capitolo Generale col consenso del gran maestro¹⁶. In particolare il gran contestabile aveva il comando delle truppe assegnate dal gran maestro, con l'obbligo di risiedere nel Convento¹⁷, ma la carica fu quasi da subito considerata un mero titolo onorifico. La squadra, di base a Livorno, dipendeva invece dall'ammiraglio, al quale era consentito risiedere ordinariamente fuori dal Convento¹⁸. Erano alle

¹⁴ E. Karwacka Codini, *Edifici dell'Ordine di Santo Stefano a Pisa: aspetti architettonici e artistici*, in "Quaderni Stefaniani", XI (1992), pp. 133-165.

¹⁵ ASPi, *Ordine dei Cavalieri di S. Stefano* 1, cc. 48v-49r; R. Bernardini, *Istruzione e obblighi militari dei cavalieri carovanisti da Cosimo I a Pietro Leopoldo I*, in *L'Istituto della Carovana nell'Ordine di Santo Stefano. Atti del Convegno, Pisa 10 maggio 1996*, Pisa, ETS, 1996, pp. 230-231.

¹⁶ Oltre al gran contestabile e all'ammiraglio, le altre cinque gran croci capitolari erano il gran cancelliere, che controllava l'esecuzione dei decreti e il rispetto degli Statuti, il tesoriere generale, incaricato di verificare la contabilità tenuta dai vari funzionari dell'Ordine, il conservatore generale, che aveva il compito di curare i possedimenti immobiliari, il gran priore del Convento, il quale doveva mantenere la disciplina e vigilare sul comportamento dei cavalieri quando erano ospitati in tale struttura e inoltre controllare periodicamente le spese sostenute per la sua gestione; infine la gran croce capitolare più importante era il commendatore maggiore, che nella gerarchia stefaniana veniva immediatamente dopo il gran maestro ed era scelto da quest'ultimo per rappresentarlo in tutte le occasioni come suo sostituto.

¹⁷ ASPi, *Ordine dei Cavalieri di S. Stefano* 2933, c. 11r.

¹⁸ Ivi 1, c. 44r e v; ivi 2933, cc. 6r, 12r.

sue dirette dipendenze i comandanti delle galere rossocrociate, eletti dal Consiglio dei Dodici, e i 25 cavalieri assegnati a ciascuna unità¹⁹.



A seguito delle intensificate scorrerie barbaresche nel Tirreno, nel marzo 1562 il duca propose una crociera comune ai genovesi, che tuttavia non accettarono, non avendo in quel periodo navi disponibili per tale genere di missione²⁰. Cosimo volle allora unirsi alla spedizione spagnola di soccorso ad Orano assediata dagli ottomani e a tal fine incaricò il commissario e luogotenente delle galere Piero Machiavelli e il nuovo ammiraglio Giulio de' Medici (1527/32-1600), figlio di Alessandro, di

¹⁹ Ivi 1, cc. 44v-45r. In realtà sarebbe accaduto assai di rado che su ogni legno rossocrociato si imbarcassero venticinque cavalieri, i quali solitamente venivano ripartiti in modo abbastanza equo fra tutte le unità dell'Ordine e della Marina ducale e poi granducale che prendevano parte ad una stessa navigazione.

²⁰ Minuta della lettera scritta dal doge e dai governatori della Superba a Cosimo I da Genova il 26 marzo 1563, vedi ASGe, *Archivio Segreto* 2828, ins. "Lettere ai Principi. 1555 in 1590. Minuta delle lettere della Repubblica di Genova al Gran Duca di Toscana", c.n.n.

allestire a Livorno le 4 galere toscane²¹. Due di queste, *Lupa* e *Fiorenza*, furono trasferite alla Milizia stefaniana, rispettivamente come Capitana e Padrona²², al comando di ai cavalieri fiorentini Francesco Rustici e Gian Filippo Marucelli.²³ la cerimonia avvenne a Livorno il 30 maggio 1563 e Cosimo passò in rassegna pure i 38 cavalieri comandati a bordo²⁴. Le altre due galere ducali (*Capitana* e *Regina*) erano comandate dal capitano di origine greca Costantino Amoroso e dal cavaliere gerosolimitano Francesco Rucellai.

²¹ ASFi, *Manoscritti* 128, c. 257r; ivi, *Mediceo del Principato* 219, cc. 109v-110r.

²² ASFi, *Carte Stroziane*, I serie 144, cc. 11r-12r; ASPi, *Ordine dei Cavalieri di S. Stefano* 2876, c. 1v. La *Lupa* era stata varata a Pisa nel 1558 e l'anno successivo era stata protagonista di una vicenda che avrebbe condizionato pesantemente i rapporti fra Firenze e Venezia. Essa infatti nell'estate del 1559 era stata inviata da Cosimo I a compiere una crociera in Levante dove, dopo aver catturato alcuni bastimenti islamici, il 28 luglio si era imbattuta nelle galere veneziane della Guardia di Cipro, che ordinariamente vigilavano la grande isola per impedire, fra l'altro, che nelle sue acque avvenissero scontri fra navi cristiane e musulmane, al fine di non fornire una giustificazione al sultano per iniziare una guerra contro la Serenissima. Il comandante della Guardia di Cipro, accortosi di avere a che fare con una nave cristiana che deteneva a bordo prigionieri islamici, le intimò l'alt e la rimorchiò a Famagosta, dove liberò i musulmani e mise ai ferri gli uomini del duca di Firenze e Siena. Solo dopo lunghe trattative Cosimo I riuscì a far riottenere la libertà ai marinai della *Lupa* e a farsi restituire anche la galera, che fu consegnata ad un suo emissario a Corfù il 9 gennaio 1561 dietro la promessa che le navi da guerra dipendenti dal duca di Firenze e Siena in futuro non avrebbero incrociato nelle acque prossime ai possedimenti veneziani in Levante. Per maggiori notizie su tale vicenda vedi M. Gemignani, *Rappresaglia veneziana per atti di pirateria in Levante (1559-1561)*, in "Rivista Storica", IX (1996), 2, pp. 38-44.

La *Fiorenza* era stata anch'essa costruita a Pisa e le era stato assegnato il nome di una galera ducale che, insieme ad un'altra unità della squadra, era naufragata in Corsica nell'ottobre del 1560 nel tentativo di evitare di essere catturate da una superiore formazione navale avversaria, vedi Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASGe), *Archivio Segreto* 2795, ins. "1541-1565. Lettere di Cosimo I° de Medici, detto il Grande, primo Gran Duca di Toscana alla Repubblica di Genova", c. 111r.

²³ ASFi, *Manoscritti* 128, cc. 257v-258r; ASPi, *Ordine dei Cavalieri di S. Stefano* 740, c. 18r; ivi 1407, c. 76r e v.

²⁴ Ivi, *Manoscritti* 128, cc. 257v-258r; ASPi, *Ordine dei Cavalieri di S. Stefano* 740, c. 18r; ivi 1407, c. 76r e v;

Salpata il 1° giugno²⁵, ed eseguiti scali tecnici a Portovenere, Genova, Savona, Nizza e Marsiglia, la squadra giunse il 26 a Barcellona, dove trovò la notizia della liberazione di Orano, soccorsa da una flotta comandata da Gian Andrea Doria, nipote del famoso Andrea Doria²⁶. Giulio de Medici chiese allora istruzioni al principe Francesco, primogenito di Cosimo ed erede al trono, che da quasi un anno si trovava a Madrid presso la corte di Filippo II.²⁷ Volendo tornare a casa, il principe ordinò alla squadra di recarsi a Cartagena ad imbarcare i suoi bagagli e poi di tornare a prenderlo a Barcellona²⁸.



La squadra salpò dunque il 23 luglio, ma l'indomani la *Lupa* dovette rientrare per avarie a Barcellona²⁹. Compiute le riparazioni a Tortosa, e ripreso il mare il 29, avvistò due galeotte algerine. Ritenendo di non poter affrontare in quelle condizioni i legni nemici, il comandante Rustici cercò di sottrarsi tenendosi sotto costa, ma con l'unico effetto di incoraggiare i corsari all'inseguimento (ricordiamo che le galere erano indifese di poppa, avendo le artiglierie principali sistemate in caccia sotto la rembata a prora). Vedendo scemare la velocità per la stanchezza dei rematori e accorciare la distanza dal nemico, il comito suggerì di andarsi a incagliare per salvare l'equipaggio oppure di invertire la rotta per combattere. Dopo lunga esitazione Rustici scelse la seconda alternativa, ma era ormai troppo tardi: prima di completare l'accostata la Capitana stefaniana fu speronata e arrebbata. Rustici fu ucciso nel tentativo di resistere, e i pochi che lo avevano imitato si arresero. Al disastro aveva contribuito pure il comito, il quale, temendo rappres-

²⁵ ASFi, *Manoscritti* 128, c. 257r; ivi, *Mediceo del Principato* 2077, c. 270v.

²⁶ Ivi 500, cc. 85r, 163r-164r, 343r e v.

²⁷ Ivi 2077, c. 271r.

²⁸ Ivi 500, c. 757r.

²⁹ Ivi, c. 847r; ASPi, *Ordine dei Cavalieri di S. Stefano* 902, c. 19r.

glie dei forzati per la crudeltà con cui li aveva trattati, non aveva voluto sferrarli e armarli, e aveva gettato in mare una delle ancore per fermare la galera e salvarsi a nuoto, imitato dalla maggior parte dei marinai, molti dei quali furono però ripescati dagli algerini. Scamparono alla cattura solo una sessantina di cristiani, mentre circa centoventi, tra cui i cavalieri Ridolfi e Gianfigliuzzi³⁰, furono condotti ad Algeri, dove giunsero il 5 agosto.

L'ammiraglio toscano apprese della cattura il 4 agosto ad Alicante, mentre tornava da Cartagena, e il 5 ne fece rapporto al principe³¹, al quale chiese inoltre di poter prolungare la permanenza ad Alicante per timore di incappare in qualche crociera barbaresca³². Due giorni dopo, analoga lettera scrisse al principe Piero Machiavelli, aggiungendo che probabilmente gli algerini avevano appreso dai prigionieri della Lupa gli ordini della squadra e avrebbero potuto attaccarla lungo la rotta verso Barcellona³³. Il principe rispose di lasciare Alicante solo insieme ad altre navi cristiane³⁴. Il 16 agosto Giulio de' Medici fece un tentativo di dirigersi a Genova navigando di conserva con una galera dell'armatore ligure Bandinello Sauli, ma il mare cattivo lo costrinse a rientrare in porto³⁵. Infine la situazione si sbloccò il 25 agosto con l'arrivo ad Alicante delle cinque galere maltesi (fra' Vincenzo Gonzaga), che re Filippo aveva appositamente richiamata da Malaga³⁶. Contando la genovese di Sauli le galere erano adesso 9 e tutte insieme giunsero a Barcellona in 4 giorni senza imbattersi in alcuna nave barbaresca.³⁷

³⁰ Dei nove membri dell'Ordine imbarcati, tre morirono durante lo scontro (e fra questi vi era, come già ricordato, il capitano Rustici comandante della galera) e un altro alcuni giorni dopo per le lesioni riportate e cinque, dei quali due feriti, furono presi prigionieri, vedi ASFi, *Mediceo del Principato* 501, c. 119r e v.

³¹ In esso vi era riportato erroneamente che la "Capitana" era stata attaccata da tre galeotte avversarie, vedi ivi, c. 60r e v.

³² Ibidem.

³³ Ivi, c. 59r e v.

³⁴ Ivi, c. 60r e v.

³⁵ Ivi, cc. 284r-287v.

³⁶ Ivi, cc. 360r-361v.

³⁷ Ivi 2077, c. 272r.

Imbarcati il principe e il suo seguito, le nove galere salparono il 1° settembre, toccando il 14 Genova (dove rimase Sauli) e il 17 Livorno³⁸.

Nonostante questo cattivo esordio, la squadra toscana fu riorganizzata e addestrata, e già nel luglio 1564 potè di nuovo concorrere alle operazioni spagnole per la presa del Peñon de Vélez (il commissario Machiavelli morì a bordo il 20 ottobre 1564, al largo delle isole di Hyères). In seguito la squadra stefaniana assorbì quella granducale, e guadagnò molto prestigio, specialmente nel primo ventennio del XVII secolo quando fu comandata dal cavalier Iacopo Inghirami (1565-1624), operando nell'intero Mediterraneo con vittoriose crociere offensive e difensive e ardite operazioni anfibiae.³⁹



³⁸ Ibidem.

³⁹ Per maggiori dettagli sull'attività svolta da questo membro della Milizia stefaniana vedi M. Gemignani, *Il cavaliere Iacopo Inghirami al servizio dei granduchi di Toscana*, Pisa, ETS, 1996.

Le difese costiere delle Marche nel 1626

di Damiano Iacobone

La Relatione di tutta la spiaggia dello Stato nel Mare Adriatico, con la specificazione de siti dove sarebbe commodo lo sbarco ai legni nemici (ca.1626)

Una prerogativa importante dello Stato Pontificio nell'affrontare il problema della difesa è quella della conoscenza, che avviene tramite il sopralluogo di valenti ingegneri.

Il primo itinerario noto è quello compiuto da Pierfrancesco da Viterbo, Antonio da Sangallo il Giovane e Michele Sanmicheli nel 1526¹ per volontà di Clemente VII per valutare lo stato delle difese su un fronte cruciale ma distante.

Altro architetto militare incaricato di visitare le fortezze dello Stato Pontificio è il Laparelli (1521-1570)², inviato a più riprese da Pio IV tra

¹ C. Ravioli, *Intorno alla relazione sulle rocche della Romagna fatta nel 1526 da A. Picconi da San Gallo e da M. Sanmicheli*, in "Giornale Arcadico di Scienze Lettere ed Arti", CXXXVII (1854), pp. 126-139; L. Beltrami, *Relazione sullo stato delle rocche di Romagna stesa nel 1526 per ordine di Clemente VII da Antonio da Sangallo il Giovane e Michele Sanmicheli: manoscritto e disegni inediti*, Milano 1902.

Più in generale, si vedano: L. Puppi, *Un viaggio per il Veneto di Antonio da Sangallo e di Michele Sanmicheli nella primavera del 1526, un progetto per i Grimani e qualche riflessione a margine*, pp. 101-107 e B. Adorni, *Progetti e interventi di Pier Francesco da Viterbo, Antonio da Sangallo il Giovane e Baldassarre Peruzzi per le fortificazioni di Piacenza e Parma*, pp. 349-372, in *Antonio da Sangallo il Giovane. La vita e l'opera*. Atti del XXII Congresso di Storia dell'Architettura, Roma 19-21 febbraio 1986, Roma 1986; B. Adorni, *Le fortificazioni di Parma e Piacenza nel Cinquecento. Architettura militare, espropri e disagi*, in C. De Seta, J. Le Goff (a cura di), *La città e le mura*, Roma-Bari, 1989, pp.128-165, ivi pp. 135-137; G. Villa (a cura di), *Pier Francesco da Viterbo e l'architettura militare del primo Cinquecento*, Roma 2009.

² P. Marconi, *Visita e progetti di miglior difesa in varie fortezze ed altri luoghi dello Stato pontificio. Trascrizione di un manoscritto di Francesco Laparelli architetto cortonese (1521-1570)*, Cortona 1970. Su Laparelli v. Pier Ludovico Occhini, *Un grande italiano del cinquecento: Francesco Laparelli a Malta*. «Atti e memorie della R.

il 1562 e il 1565, a valutare la consistenza dei confini centro-orientali dello Stato. In questa linea di successione si inserisce Gabrio Serbelloni (1508-1580)³ al quale viene affidata la conoscenza e la strategia della difesa all'interno di equilibri più vasti.



Fig. 1 Porto di Fermo (1677), in *Schizzi et abbozzi de tutte le fortezze, torre, città, castelli e porti che sono in tutta la spiaggia del mare Adriatico di tutto il Stato Ecclesiastico ...* (da M.L. De Nicolò, *La Costa Difesa...*, p. 155)

Accademia Petrarca di Lettere, Arti e Scienze», Nuova Serie, Vol. XX – XXI, Arezzo 1936 (ivi pure *Regesto Codice Autografo*). Filippo De Venuti, *Vita del capitano Francesco Laparelli da Cortona*, Cortona, Accademia Etrusca, 1979. Roger Vella Bonavita, Francesco Laparelli Architetto Militare A Malta, in *Francesco Laparelli: Cortonese architect at Malta*, Tiphys Editoria E Multimedia , Cortona, 2009; 'Capitano Francesco Laparelli and Valletta', *History Week 2011*, Malta, 2011, pp. 1-28. Mirri E.(ed.), catalogo della mostra "Francesco Laparelli architetto cortonese a Malta", (con scritti di Giovannangelo Camporeale, Liletta Fornasari, Bruno Gialluca, Aura Gnerucci-Maria Teresa Idone-Dania Marzo, Pietro Matracchi, Edoardo Mirri, Giacomo Pirazzoli, Patrizia Rocchini, Giovanni Scarabelli, Roger Vella Bonavita, Andrea Vignini), Cortona 2009.

³ D. Iacobone, *Città e fortificazioni della costa pugliese: un itinerario militare di Gabrio Serbelloni (1566)*, in A. Marino (a cura di), *L'architettura degli ingegneri. Fortificazioni in Italia tra '500 e '600*, Roma 2005, pp. 229-251.

Sempre restando nell'ambito della costa adriatica, per il XVII secolo possiamo riferirci ad almeno due ispezioni importanti: la prima, realizzata nel 1607 da Pompeo Targone (1575-1630)⁴, sovrintendente alle fortificazioni dello Stato Pontificio, che concentra le sue valutazioni su Ancona, Fano, Rimini, Cervia e Ravenna, dimostrando un atteggiamento cauto, più diretto alla buona manutenzione che alla realizzazione di ulteriori opere; la seconda, più conosciuta, è quella dell'ingegnere militare Giulio Buratti (1577-1652), che nel 1623 viene incaricato da Urbano VIII di valutare lo stato delle difese delle principali città costiere adriatiche, anche in riferimento alle armi e munizioni a disposizione, ma con allegate le piante delle fortificazioni di Pesaro, Senigallia, Ancona, Loreto, Rimini⁵.

Ecco, quindi, che noti ingegneri militari vengono chiamati a compiere estenuanti viaggi di ricognizione per un problema così rilevante.

La presa visione non è fine a se stessa; serve a indicare non solo i problemi materici di conservazione delle varie opere difensive, ma anche i punti vulnerabili a livello strategico delle varie città e dei loro collegamenti.

In questo filone si inserisce la valutazione seicentesca della costa adriatica, che si presenta in questo saggio.

“La Spiaggia della Provincia della Marca è quasi tutta generalmente parlando assai comoda per lo sbarco ad ogni vassello; potendovi dar

⁴ P. Targone, *Relatione sopra le città, fortezze e porti da lui visitati d'Ancona, Fano, Rimini, Cervia e Ferrara*, in Biblioteca Apostolica Vaticana (BAV), Barb. Lat. 4340; G. Baglione, *Le vite de' pittori et architetti dal pontificato di Gregorio XIII del 1572 in fino à tempi di Papa Urbano VIII nel 1642*, Roma 1649 (rist. anast. 1986), pp. 327, 329-331; M.L. De Nicolò, *La Costa Difesa. Fortificazioni e disegno del litorale adriatico pontificio*, Fano 1998, p. 33.

⁵ G. Buratti, *Relatione di Giulio Buratti per gratia della Santità Sua Sopraintendente e Revisore generale delle fortezze dello Stato Ecclesiastico*, 1623, in BAV, Barb. Lat. 6333. Su Giulio Buratti: Lodovico Siena, *Storia della città di Sinigaglia*, S. Calvani, 1746, p. 310; C. Promis, *Gl'ingegneri militari della Marca d'Ancona*, Torino 1865, pp. 110-115; T. Scalesse, *Strategia difensiva e fortificazioni nello Stato Pontificio da Clemente VII (1523) a Urbano VIII (1644)*, in *Il Territorio e la guerra*, “L'Ambiente Storico”, n. 10-11, pp. 93-94.

fondo un miglio da terra lontani i vasselli grossi come le galere e le marsiliane accostarsi per mezzo miglio, e tal volta ancora più avanti. Mà considerandola più particolarmente e cominciando dal fiume Tronto sino a tutta la spiaggia di fano, si troveranno di molti luoghi, i quali danno comodissima facilità di sbarco, et vicinissimo à terra.

Poiché lasciando il fiume Tronto, che è spiaggia sottile per ispazio di quattro miglia Marano castello discosto un tiro di moschetto dal mare; dodici miglia lontano da fermo; con buonissima strada: hà mezzo miglio di spiaggia, dove possono le galere, le marsiliane et anco i vasselli grossi venire con la para in terra.

Et venendo verso il porto di fermo, che è lontano trè miglia dalla città; con tirare avanti presso il fiume Potenza, non ci è per questa distanza di venti miglia di spiaggia la comodità di sbarco, la quale si è detto ritrovarsi a Marano: essendo tutta spiaggia sottile come è quella del Tronto.

Mà dal fiume Potenza fino a Umana, che sono trè miglia di spiaggia, possono sbarcar gente con la prua in terra i vasselli quadri e latini: sendo questi due luoghi trè miglia da Loreto lontani, intra li quali si ritrova il Porto di Ricanati et la torre dell'Aspio; chi danno la medesima comodità ad ogni vassello di mettere in terra la gente, con opportunità di sito per farla assai bene marciare in isquadroni; et distanti solamente da Loreto due miglia. La strada non faticosa.

Da Umana girando il monte verso Ancona è spiaggia di facilissimo sbarco per mezzo miglio; comodo alle galere et alle marsiliane di mettere in terra ad ogni vassello per avvicinarsi à mezo miglio et è questa spiaggia à Porto Nuovo, lontano cinque miglia da Ancona, con istrade se ben montuose in alcuni luoghi, non però difficili.

Da Porto Nuovo giù verso Ancona è il travo, lontano da Ancona miglia tre: dove i vasselli sono sicuri per maestro e per tramontana sbarcandosi con la prua sul travo simile a un molo e spezie di porto.

Dal travo fino al rivellino di Ancona ci sono tre miglia di paese; può con facilità sbarcare da chi è pratico mà è sito difficile a chi non lo conosca; altissimo di ripe, con li suoi scogli in avanti.

Et passando Ancona, per andare verso case brugiate e fano; ci sono le torrette lontane da Ancona tre miglia; dove le galere si accosteranno à un quarto di miglio come anco le marsigliane; et i vasselli per un miglio essendo la strada comodissima.

‘A fiumicino nove miglia da Ancona dalle torrette sei le galere e le marsiliane metteranno a terra la prua: i vasselli a largo per mezzo miglio con la medesima comodità della strada questo fiume è presso a case brugiate un miglio, due a monte Marciano et dodici lontano da Jesi.

Case brugiate parimente ha lo sbarco per le galere et per le marsiliane comodissimo; et poco meno per li vasselli vicino a monte Marciano da Ancona lontane dieci miglia et altrettanti da Jesi, anzi dodici miglia con la strada ordinaria.

Et lasciando Sinigaglia vi è buonissimo sbarco di spazio di dodici miglia di spiaggia fino à fano, et buonissima strada.

Ma al meno un miglio e mezzo presso fano lo sbarco è migliore, potendo le galere e le marsiliane mettere la prua in terra, i vasselli a largo mezo miglio con la strada per la marina.

Di là da fano all'Argilla un quarto di miglio lontano dalla città è comodissimo parimente lo sbarco per le galere, et le marsiliane et per vasselli à mezo miglio”⁶.

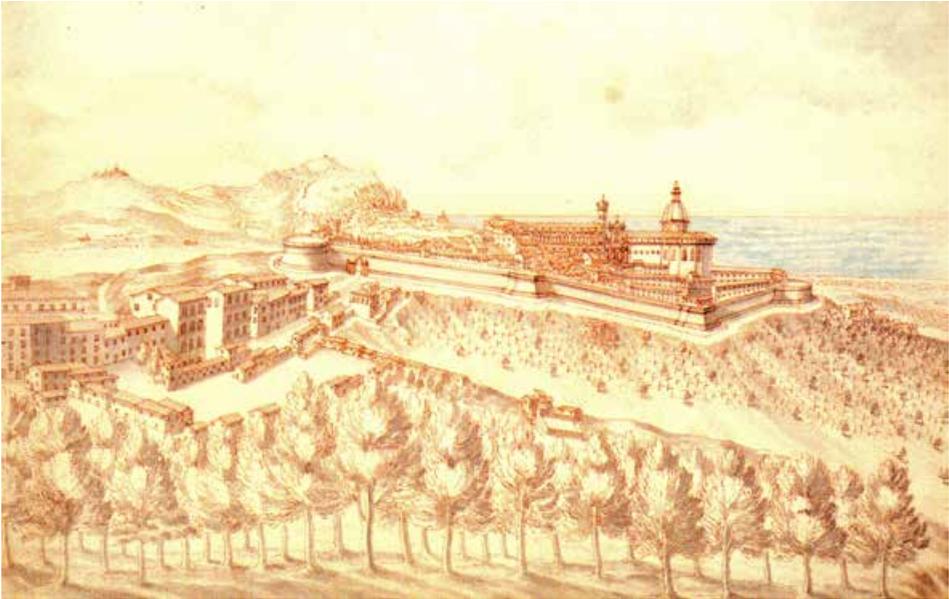


Fig. 2 Santa Casa di Loreto (1677), in *Schizzi et abbozzi de tutte le fortezze, torre, città, castelli e porti che sono in tutta la spiaggia del mare Adriatico di tutto il Stato Ecclesiastico ...* (da M.L. De Nicolò, *La Costa Difesa...*, p. 170)

In questa sintetica *Relatione di tutta la spiaggia dello Stato nel Mare Adriatico, con la specificazione de siti dove sarebbe commodo lo sbarco ai legni nemici*, rimasta anonima, che si può riferire al primo periodo del

⁶ Archivio Segreto Vaticano (ASV), Archivium Arcis (A.A.), 4758, c. 148 r – 149 r.

papato di Urbano VIII, presumibilmente al 1626⁷, viene delineata una situazione storico-geografica molto interessante.

Lo Stato Pontificio adriatico viene valutato nella sua componente primaria: l'estensione della costa, con le problematiche che questa pone per il timore costante di sbarchi nemici. Ecco, quindi, che la descrizione adotta un solo ma fondamentale punto di vista: la possibilità di sbarco da parte delle forze nemiche, nello specifico ottomane, con la valutazione dei luoghi, delle condizioni di un eventuale sbarco, e della distanza tra punti di approdo e centri urbani principali.

Del resto la comodità di approdo anche per grosse imbarcazioni, come le galee e le marsiliane, è riscontrabile in quasi tutto il litorale, dal fiume Tronto sino a Fano.

Partendo da sud, un approdo assai insidioso è quello della spiaggia di Marano, dove possono giungere sin quasi a terra tutti i tipi di vascelli. Sino al successivo fiume Potenza non c'è molta comodità di sbarco, che ritroviamo invece nel tratto di costa immediatamente superiore sino a Numana, con alcune miglia di spiaggia praticabili.

In questo caso Loreto è alla distanza di sole due miglia, raggiungibile tramite una strada "non faticosa". Porto Nuovo è spiaggia di facilissimo sbarco e in collegamento diretto con Ancona, da questo fronte facilmente minacciabile. Anche il territorio tra Senigallia e Fano presenta circa dodici miglia comode per uno sbarco, soprattutto nei pressi di Fano.

Si configura, quindi, una situazione sufficientemente pericolosa, per quanto descritta con molta lucidità e senza enfasi; si valuta anche il collegamento tra punti di approdo e luoghi principali, come Fermo, Loreto, Ancona e Fano.

Ma, al di là dei centri più rappresentativi, grazie agli *Schizzi et abbozzi de tutte le fortezze, torre, città, castelli e porti che sono in tutta la spiaggia del mare Adriatico di tutto il Stato Ecclesiastico fatte camminando sopra li medesimi luoghi nella visita che io fecci dell'anno*

⁷ La filza infatti è presentata come *Civitatum et Castrorum Volumen Additum ad capsulam v. Armarii XV. Scritture consegnate di ordine di Urbano VIII, 1626.*

1677 per ordine di S. S. Papa Innocentio XI⁸, conservati presso la British Library di Londra (ms. Add 15757), riusciamo a configurare lo stato dei luoghi indicati. In questo caso manca del tutto una relazione esplicitiva, che può essere sostituita dalla *Relatione* del 1626 proprio per la corrispondenza dei luoghi visitati.



Fig. 3 Sinigalia (1677), in *Schizzi et abbozzi de tutte le fortezze, torre, città, castelli e porti che sono in tutta la spiaggia del mare Adriatico di tutto il Stato Ecclesiastico ...* (da M.L. De Nicolò, *La Costa Difesa...*, p. 175)

Marano Castello, in prossimità di Cupra Marittima, viene raffigurato come un piccolo borgo arroccato su un costone, ma con ampia spiaggia; il porto di Fermo si presenta come una cittadina interamente murata, con

⁸ M.L. De Nicolò, *La Costa Difesa*, op. cit., in particolar modo gli “*Schizzi et abbozzi de tutte le fortezze, torre, città, castelli e porti che sono in tutta la spiaggia del mare Adriatico di tutto il Stato Ecclesiastico fatte caminando sopra li medesimi luoghi nella visita che io fecci dell’anno 1677 per ordine di S. S. Papa Innocentio XI*”, (p. 143 et seg.), ci permettono di visualizzare i luoghi citati: Marano, il Porto di Fermo, Porto Recanati, la torre di Mossone, Loreto, Ancona, Case Brugiate, Senigallia e Fano.

Per quanto riguarda in generale le difese delle città marchigiane, si rimanda ai vari volumi di M. Mauro (a cura di), *Castelli rocche torri cinte fortificate delle Marche*, con varie edizioni.

planimetria rettangolare e numerose torri, controllata dalla rocca in posizione elevata. Anche il Porto di Recanati ha una fortezza quadrangolare, con alto mastio di vedetta, ma anche in questo caso con ampie possibilità di approdo. Nelle vedute di Ancona si evidenzia l'ampiezza dell'area portuale, accuratamente difesa; Case Brugiate, prima di Senigallia, è un complesso di case-torri, con struttura scarpata e apparato a sporgere, che presumiamo sia stato soggetto a diverse incursioni e distruzioni; sino alle Torrette, in particolare quella di Esino, o Fiumicino, anche questa su più livelli con apparati a sporgere.

Senigallia è raffigurata anch'essa come cittadina completamente chiusa dalla cinta bastionata e un lungo porto in palificata lignea di collegamento tra la costa e la città.

Il sopralluogo oggetto della *Relatione* del 1626 si conclude a Fano, particolarmente vulnerabile.

Per quanto riguarda quest'ultima città, nel marzo 1664 il castellano della fortezza, Rinolfo Galassi, viene invitato a redigere un rilievo che possa permettere in tempi brevi di valutare lo stato delle difese⁹. Una tale urgenza è sottolineata dalla richiesta fatta allo stesso castellano, senza attendere "qualcuno che possa colle regole delle scienze matematiche adoperarsi per ciò farlo colle finzze dovute".

Questo disegno¹⁰, pur schematico ed elementare, fornisce indicazioni funzionali e dimensionali importanti: il mastio, per esempio, è indicato nella sua altezza composta da una struttura a scarpa di 37 piedi e altri 35 piedi di muratura verticale; sono indicati i locali dei soldati, le preesistenze di tratti di mura, il pozzo e le piattaforme aggiunte per ulteriore difesa. Lo stesso castellano cerca di ricostruire la storia della fortezza, composta inizialmente da una torre, che divenne il nucleo della fortezza malatestiana dal 1452:

"la fortezza della città di Fano era anticamente composta di una sol torre onde fu ridotta nella forma che oggidì si ritrova da Sigismondo Pandolfo Malatesta il quale con titolo di vicario perpetuo per la Santa Romana Chiesa ne aveva il dominio, e questo fu l'anno 1452. / ma perche

⁹ ASV, Commissariato alle Armi, 57, c. 252, 3 marzo 1664.

¹⁰ ASV, Piante e Carte Geografiche, 54, Pianta della Fortezza di Fano, Rinolfo Galassi Castellano, 9 marzo 1664.

forse in quei tempi non vi era la perfezione del arte del fortificare si scorgono in essa alcune imperfezioni le quali colla peritia del suolo facilmente potrebbero ricevere aggiustamenti e rendersi come più perfetta così meno inespugnabile”¹¹.

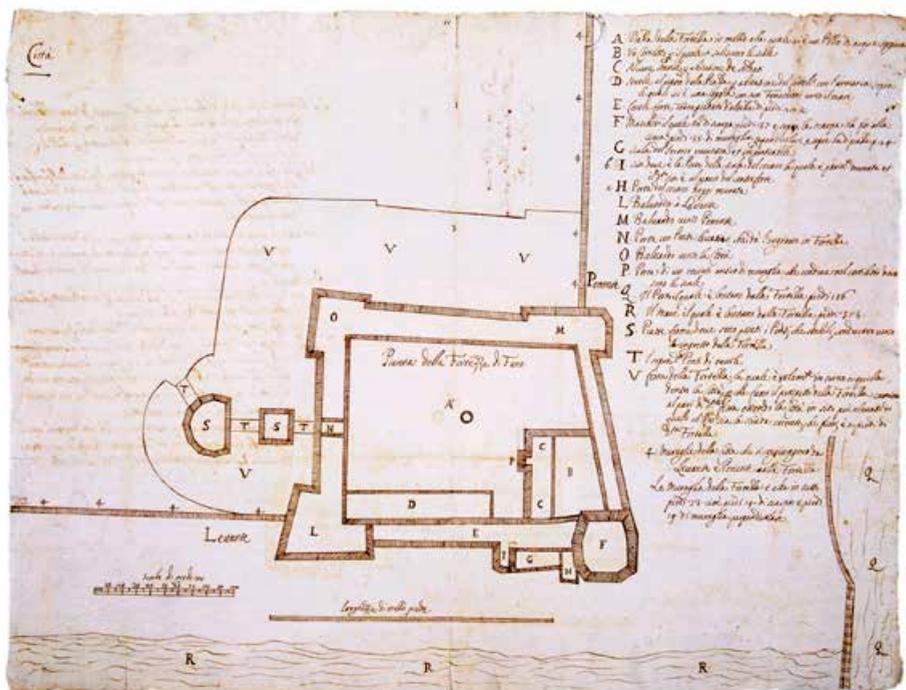


Fig. 4 Archivio Segreto Vaticano, Piante e Carte Geografiche, 54, Pianta della Fortezza di Fano, Rinolfo Galassi Castellano, 9 marzo 1664.

Per la sicurezza della fortezza, e della città, “per lo sospetto de legni turcheschi”, il castellano Galassi richiede nel successivo mese di maggio (1664)¹² ben 25 soldati, per poter sostenere i 25 già presenti. Allega, inoltre, un elenco di artiglierie e lavori di manutenzione necessari per la conservazione della fortezza (rifacimenti di una sala col suo Acciarino, del tetto e delle aperture di una loggia, per complessive quattro giornate lavorative)¹³.

¹¹ La breve descrizione è indicata nel retro del disegno.

¹² ASV, Commissariato alle Armi, 57, c. 254, 6 maggio 1664.

¹³ Ibidem, cc. 256-7, 14 ottobre 1664.

Questo caso molto specifico è però utile per comprendere uno stato sociale di tensione, sia di singoli che di intere comunità, per una costante paura di sbarchi turchi. Il disegno e le istruzioni di riparazioni costituiscono un ulteriore tassello delle recenti acquisizioni¹⁴.

Anche Loreto¹⁵ è un centro vulnerabile, a poche miglia dalla costa, facilmente raggiungibile e, soprattutto, luogo caro alla cristianità che può essere minacciato dalle truppe ottomane. E, inoltre, è “nel cuore della medesima provincia, ed è luogo di più pericolo e gelosia di qualcun altro della provincia”. Nel 1620, nell’ultimo scorcio del pontificato di Paolo V, vengono effettuati alcuni sopralluoghi per valutare i lavori necessari alla messa in difesa “reale” di questa città. Il problema principale è che il recinto delle mura è troppo basso, senza fossato e fiancheggiamento quasi nullo, di conseguenza lascia indifesa la città.

Per ciò che concerne la necessità alle opere, si preferisce puntare – come prevedibile – su quelle urgenti e in economia. Il primo passo è la pulitura del fossato, perché “con nettarlo, cavarlo, et profundarlo sarà rimediato alla scalata senza far spesa di alzare la muraglia, poiché in questo modo verrà alzata a sufficienza”. In secondo luogo, poiché la muraglia verso il lato di Roma non è fiancheggiata, si prevedono “con la terra che si caverà dallo scavo de fossi si faccino le due piattaforme ..”.

Grazie all’analisi incrociata di varie fonti, a partire dalla *Relatione* del 1626, integrata dai disegni della raccolta londinese, con i dettagli relativi ad alcuni luoghi decisivi dell’Archivio Segreto Vaticano, è stato possibile delineare – sia pure in modo sintetico - un quadro della situazione costiera dello Stato Pontificio a metà del XVII secolo.

¹⁴ Si veda il recente saggio di G. Cuppini, D. Palloni, *La Rocca malatestiana di Fano*, in “Castella Marchiae”, n. 6/7 (2002/3), pp. 75-93, e il rimando a G. Petrini, *Documenti per la storia della rocca malatestiana di Fano*, in F. Milesi (a cura di), *Fano medievale*, Fano 1997. Sulle difese della città di Fano si rimanda agli altri saggi della medesima rivista.

¹⁵ Si rimanda a: *Loreto nel secolo XVI. Sviluppo edilizio e architettonico*, in F. Grimaldi, K. Sordi (a cura di), *L’ornamento marmoreo della Santa Cappella di Loreto*, Loreto 1999.

Dardanelli 1657¹ *Una battaglia per la Storia*

di Federico Moro

“(...) così i Veneziani avevano vinto e i Turchi coglievano i frutti della vittoria.”

Pierre Antoine Noël Daru, *Storia della Repubblica di Venezia*, libro XXXIII, p. 250

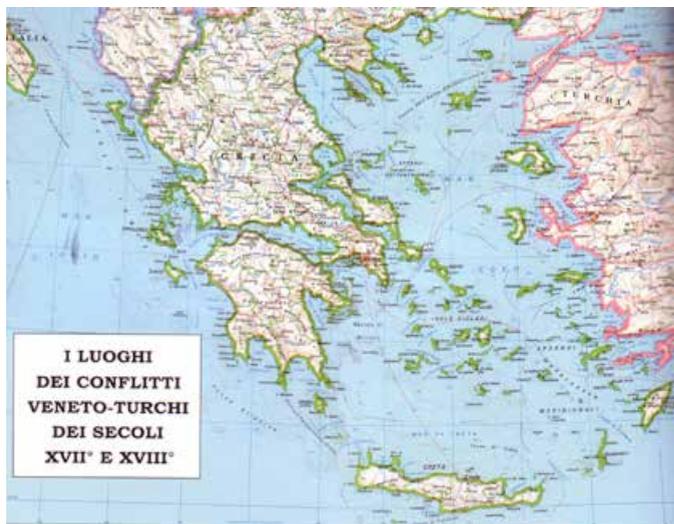
Premessa

La Guerra di Candia o Quinta Guerra Veneto-Ottomana è stata la più lunga e dispendiosa mai affrontata dalla Repubblica di Venezia². Iniziata nel 1645 con l’attacco turco a Creta e conclusa solo nel 1669 con un atto d’insubordinazione dell’allora Provveditore Generale sull’isola, Francesco Morosini, il conflitto ha consumato le risorse umane e finanziarie della Serenissima. Al punto che la Repubblica non si riprese mai più.

¹ Anticipazione del volume di Federico Moro, *Venezia ultima spiaggia, da Focea ai Dardanelli cinque battaglie per cambiare la Storia 1649-57* in uscita a settembre 2014 presso La Toletta Editore, Venezia.

² All’argomento sono state dedicate molte opere, qui si segnalano in particolare Chrysoula Tzompanaki, *Ο Κρητικός Πόλεμος 1645–1669: Η Μεγάλη Πολιορκία και η Εποποιία του Χάνδακα* [The Cretan War 1645–1669: The Great Siege and Epopee of Chandax], Heraklion 2008; Kenneth Meyer Setton, *Venice, Austria, and the Turks in the Seventeenth Century*, The American Philosophical Society, Philadelphia 1991; Andrea Valier, *Storia della Guerra di Candia*, Colombo Coen editore Trieste 1859 che ha il pregio di essere raccontata da un protagonista delle vicende; Samuele Romanin, *Storia Documentata di Venezia*, Filippi Editore, Venezia 1972-75; Roger Charles Anderson, *Naval wars in the Levant 1559-1853*, Liverpool at the University Press, Liverpool 1952; Girolamo Brusoni, *Historia dell’ultima guerra tra Veneziani e Turchi*, Stefano Curti Tipografo, Venezia 1673, il testo più a ridosso degli eventi eppure straordinariamente equilibrato; Stephen Turnbull, *The Ottoman Empire 1326-1699*, Osprey Publishing, Oxford 2003; Battista Nani, *Historia della Repubblica Veneta*, Lovisa Editore, Venezia 1720; Heinrich Kretschmayr, *Storia di Venezia*, vol III, *Il declino*, libro VIII, cap. XIII *Candia e Morea*, pp, 374-402, s.e., Vienna 1933.

Un conflitto tanto lungo presenta un'infinità di situazioni diverse sui vari campi di battaglia, terrestri e marittimi, per cui sembrerebbe difficile



Una carta geografica ridotta del mar Egeo con i principali luoghi in cui si scesero i conflitti veneto-turchi del XVII° e XVIII° secolo.

individuare il momento “decisivo”, quello cioè in cui le sorti del conflitto hanno virato verso una delle due parti senza più incertezze. Nella Guerra di Candia non è così. La coerenza strategica di entrambe le parti combattenti facilita il compito. Da un punto di vista geografico il luogo è rappresentato dallo Stretto dei Dar-

danelli, da quello cronologico dalla campagna navale del 1657. Lì e allora Venezia avrebbe potuto vincere. Perché non successe? E come venne in seguito alterato il senso degli eventi, fino a costruire un vero e proprio mito storiografico, quello della presunta intenzione veneziana di violare gli Stretti per attaccare Costantinopoli?

La Quarta Battaglia dei Dardanelli, 17/19 luglio 1657

All'inizio del 1657, il nuovo Capitano Generale da Mar della Serenissima ha appena 32 anni, un occhio solo e un'esperienza da veterano: si chiama Lazzaro Mocenigo³.

Una volta tanto non occupa il posto per la deprecabile abitudine veneziana di ruotare annualmente tutti gli alti comandi: il suo predecessore, Lorenzo Marcello, è morto sul ponte della *bastarda generalizia* nel corso della Terza Battaglia dei Dardanelli, 26 giugno 1656, e il sostituto sul

³ Tra tutti, Girolamo Brusoni, *op. cit.*, parte II, libro XIV, p.2.

campo, il Provveditore all'Armata Barbaro Giacomo Badoer (1617-1657), non è stato ritenuto all'altezza⁴.

Lazzaro Mocenigo (1624-1657) è determinato, impetuoso fino all'incoscienza e sa che Venezia è all'ultima spiaggia. Ormai le serve solo una clamorosa vittoria. Lasciando la laguna agli inizi del 1657, risponde al Duca di Brunswick con cui sta conversando: "Vostra Altezza sentirà a breve o qualcosa di grande o la mia morte"⁵.

Per carattere, sembra l'uomo di cui Venezia ha bisogno. Anche perché la grande macchina bellica nemica è in piena attività da quando al Gran Visirato, il 15 settembre 1656, è salito Mehmet Köprülü Pascià. Nato in Anatolia ma di etnia albanese è l'uomo del destino per il Sultanato turco⁶. Lui ha capito che è giunto il momento di anticipare le mosse dei veneziani. Infatti, già il 29 marzo, il nuovo Kapudan Pascià Topal lascia gli ancoraggi all'interno degli Stretti dei Dardanelli⁷.



Questa è la grande novità introdotta dai Turchi sotto l'effetto del pericolo corso l'anno precedente, quando pensavano di trovarsi galee e navi veneziane davanti al Corno d'Oro: far uscire la flotta per evitare di affrontare il prevedibile blocco nemico. L'idea è quella di rioccupare intanto le isole egee, a cominciare da Tenedo, sfruttando l'effetto sorpresa e la

⁴ Roger Charles Anderson, *op.cit.*, p. 162.

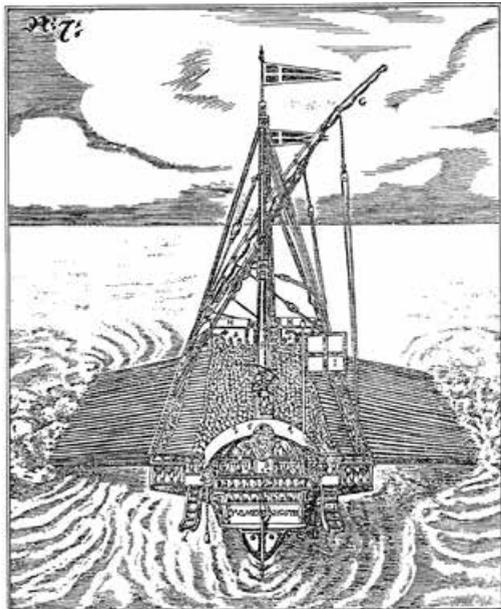
⁵ Mario Nani Mocenigo, *Storia della Marina veneziana. Da Lepanto alla caduta della Repubblica, 1571-1797*, p.188, Filippi Editore, Venezia 1995.

⁶ Heinrich Kretschmayr, *op.cit.*, p. 399.

⁷ Girolamo Brusoni, *op. cit.*, p.2.

debolezza dei presidi lasciati dai Veneziani. Le 32 galee e le 8 saiche con relativo corpo da sbarco di cui Topal dispone, però, non bastano⁸.

Grave leggerezza. Le energie spese nel ricostituire la squadra navale e



nel rinnovare la linea di comando, anche se i marinai esperti non s'inventano per decreto, sono giustamente indirizzate a riprendersi le basi avanzate del nemico. Proprio per l'importanza del compito, però, Topal dovrebbe disporre di una forza d'urto capace di rendere certo e veloce il successo. Lo sbaglio potrebbe risultare fatale

Il 26 febbraio 1657 la flotta veneziana è a Delo. Il Capitano Generale si ferma lì con 19 galee e 7 galeazze e invia il Capitano delle Navi Bembo con 12 vascelli ai Dardanelli per cercare di

capire cosa stia preparando l'avversario. Mocenigo trattiene, invece, il Secondo Capitano delle Navi Vincenzo Querini con il resto dell'Armata Grossa in previsione di una concentrazione di forze là dove sarà il centro di gravità della battaglia decisiva. Quella che i Veneziani cercano dall'inizio della guerra⁹.

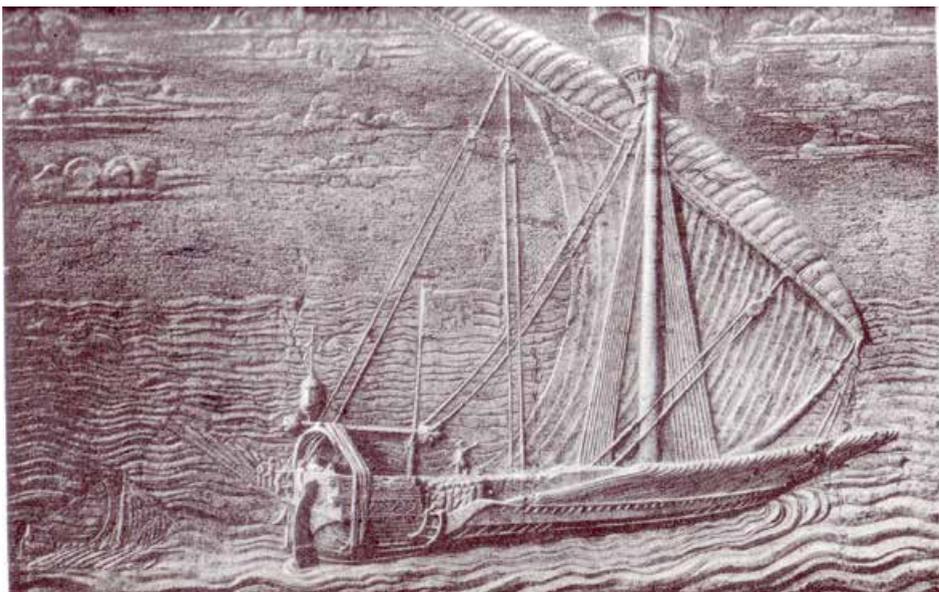
Intanto, 32 galee turche si spostano a Mitilene sull'isola di Lesbo. Secondo un copione collaudato, qui le raggiungono le squadre barbaresche. Non appena i brigantini esploranti lo informano della presenza in Egeo di una forza navale nemica, Mocenigo salpa da Delo, lasciandovi però Que-

⁸ Mario Nani Mocenigo, *op.cit.*, p. 188; Roger C. Anderson, *op.cit.*, p. 162. I due autori riportano rispettivamente 30 e 32 galee a disposizione di Topal Pascià a Tenedo mentre Andrea Valier, *op.cit.*, gliene accredita 37.

⁹ *Ibidem*: anche qui esiste una leggerezza differenza tra Mario Nani Mocenigo e Roger C. Anderson per il quale i vascelli sono invece 11, confermata anche da Girolamo Brusoni, invece, la forza di galee e galeazze

rini e i suoi vascelli. Non è convinto si tratti del grosso della flotta avversaria e vuole mantenersi aperte tutte le soluzioni d'intervento¹⁰.

Il problema per Venezia è che il blocco degli Stretti è un'illusione più che una realtà. Neppure nei momenti migliori sarà mai davvero un blocco efficiente¹¹. Tutta la sua strategia, quindi, è minata dalle fondamenta. La Serenissima non riesce a combattere la guerra che vorrebbe. E non si adatta a quella in corso.



Monumento ad Alessandro Contarini, Padova (particolare)

Mocenigo arriva a Mitilene dove, però, non trova più nessuno. Raccoglie l'informazione che Topal si è spostato a Chio. L'inseguimento nell'Egeo continua. Non si tratta di sterile ostinazione veneziana. Le navi di San Marco si trovano di fronte al tradizionale dilemma turco: distrutta in battaglia un'armata, a primavera il Sultano è in grado di schierarne un'altra¹². E intanto le forze della Repubblica si esauriscono. Per i Turchi

¹⁰ Gerolamo Brusoni, *op. cit.*, p. 2; Roger C. Anderson, *op. cit.*, p. 162.

¹¹ Secondo Alfred Thayer Mahan il concetto di "blocco efficiente" risale alla Guerra dei Sette Anni.

¹² Cfr. Federico Moro, *Venezia in Guerra, quattordici secoli di storia, politica e battaglie*, pp. 193-96, La Toletta Edizioni, Venezia 2011.

l'equazione strategica per arrivare alla vittoria offre sempre al successo l'alternativa del logoramento avversario. Venezia, invece, può o, dovrebbe, solo attaccare. Lazzaro Mocenigo nella primavera/estate del 1657 deve tessere da capo la tela, come se i successi già raggiunti, a cominciare dalla vittoria ai Dardanelli di Lorenzo Marcello l'anno prima, non ci fossero mai stati¹³. Bisogna sconfiggere di nuovo la flotta turca. E dopo?

E qua veniamo al secondo snodo fondamentale di questa campagna navale e dell'intero conflitto da parte veneziana: ammesso riescano l'aggancio e l'annientamento del nemico, come sarà sfruttato il successo? Gli Archivi, per quanto fin qui esaminati¹⁴, e quanti hanno analizzato queste vicende nell'immediato¹⁵ ci trasmettono una prospettiva molto nitida: distrutto il potenziale navale nemico, compito del Capitano Generale da Mar vittorioso sarà quello di spostarsi a Creta per liberare Candia dall'assedio e, attraverso il taglio di ogni rifornimento, ridurre all'impotenza il corpo d'invasione turco. A questo punto, Venezia tratterà la pace da una posizione di forza.

A partire dall'Ottocento, invece, si afferma una seconda versione che racconta di Veneziani decisi a penetrare negli Stretti per arrivare a Costantinopoli e da lì imporre le proprie condizioni tenendo la metropoli sotto il tiro dei cannoni¹⁶. In fondo quanto avevano fatto i loro avi per secoli nei confronti dell'Impero, romano di nome ma greco-bizantino di

¹³ Gerolamo Brusoni, *op.cit.*, libro XIII, pp. 298-304.

¹⁴ V. elenco ad finem. Ricordo che Archivio di Stato di Venezia, Biblioteca del Museo Correr e Biblioteca Nazionale Marciana conservano in sostanza tutto quanto è stato prodotto dalle istituzioni veneziane perché ben poco è andato perduto. E moltissimo anche degli archivi privati finiti poi nelle loro raccolte.

¹⁵ Tra cui Gerolamo Brusoni, nel 1673; Andrea Valier, che nella Guerra di Candia ha combattuto all'inizio come Governatore di Nave ricoprendo in seguito vari e importanti incarichi, subito dopo; Battista Nani nel 1720, tutti addentro alle "cose" veneziane e molto ben documentati.

¹⁶ Uno dei primi è Pierre Antoine Noël Daru, *op.cit.*, libro XXXIII, p. 247 "Non era una fantasia che Lazzaro Mocenigo pensasse ad assaltar Costantinopoli."; si passa a Samuele Romanin, "(Lazzaro Mocenigo) si volse ai Dardanelli per dar opera a quanto si era proposto. Disponeva ogni cosa per modo che, mentre sedici navi battevano furiosamente i castelli, egli colle galee a forza di remi tra-passando potesse penetrare fino a Costantinopoli..." *op.cit.*, tomo VII, p. 303; e si prosegue fino ai più recenti Heinrich Kretschmayr, *op.cit.*, p. 400 e Mario Nani Mocenigo, *op.cit.*, p. 194.

fatto. Sono questi gli ordini impartiti al Capitano Generale? Soprattutto, sarebbe la sua intenzione una volta sgombrata la rotta dalle navi nemiche? Perché nella Guerra di Candia spesso i comandanti veneziani agiscono di testa loro, a dispetto delle disposizioni ricevute dalle autorità politiche...¹⁷

In realtà non esiste nessun documento, allo stato della ricerca, che avvalori questa seconda versione. Anzi pare assodato l'esatto contrario: da Venezia era stato ordinato a Lazzaro Mocenigo di distruggere la flotta turca *per stroncare* il flusso di rifornimenti all'esercito della mezzaluna impegnato nell'assedio di Candia e, subito dopo, di portarsi proprio sull'isola per cooperare con la guarnigione per rompere definitivamente l'assedio. Cioè il piano di guerra classico di Venezia in questo conflitto.

Manca anche qualsiasi testimonianza di tipo diaristico che avvalori l'ipotesi della penetrazione negli Stretti, né sembra che Mocenigo ne abbia fatto cenno ad alcuno, e d'altronde il comportamento in mare tanto del Capitano Generale quanto dei suoi ufficiali, specie della Consulta dei Capi da Mar dopo la sua morte, s'inserisce non nel solco della disobbedienza alle disposizioni del Senato veneziano bensì in quello del rispetto degli ordini. Lo vedremo tra poco.

Resta la domanda: quando è nata e perché, allora, questa singolare interpretazione? Esiste un unico elemento a favore della tesi dell'attacco a Costantinopoli: lo propone apertamente in un suo intervento in Senato il patrizio Giacomo Badoer nella primavera del 1654¹⁸. L'ipotesi è discussa e respinta. Non tornerà più. Soprattutto non sarà mai fatta propria dai comandanti in mare. Basta l'intervento di Giacomo Badoer a spiegare la nascita del mito? Evidentemente no. In realtà, questo ha origine nell'Ottocento e acquista ben presto forza di verità. Perché riempie un vuoto: descrive quanto i Veneziani avrebbero dovuto fare per vincere la guerra e sembra difficile ammettere che non abbiano mai davvero com-

¹⁷ Basti pensare in particolare alla conclusione stessa del conflitto, decisa in completa autonomia e, in contrasto tra l'altro con gli ordini del Senato, dal Provveditore Generale sull'isola del momento, Francesco Morosini. Non per niente in seguito sarà processato ma alla fine verrà assolto in virtù delle straordinarie condizioni di pace strappate ai Turchi. Samuele Romanin, *Storia... cit...*, tomo VII, p. 326.

¹⁸ Riportato tra gli altri da Mario Nani Mocenigo, *op.cit.*, p. 163

preso. Chi scrive condivide la necessità strategica di forzare i Dardanelli ma questo non significa che, quando Lazzaro Mocenigo si lancia lungo lo stretto nella sua ultima folle impresa, lo faccia per mettere in atto quanto noi oggi sappiamo si sarebbe dovuto tentare. Le prove, per ora, raccontano un'altra storia.

Torniamo in mare. A Chio la scena si ripete. Topal Pascià, del resto, non ha alcuna intenzione d'ingaggiare i Veneziani, ai Turchi basta, e avanza, tenere la porta dello stretto socchiusa nell'attesa che l'esercito termini la conquista di Creta. O i Veneziani si stanchino. Topal a questo punto è in rotta per Rodi. Mocenigo decide di restare alle Isole Spalmdori dove sbocca il Canale di Chio, punto ideale per controllare i movimenti avversari¹⁹. La Fortuna aiuta il Capitano Generale. Caso vuole che proprio di lì s'infili senza scorta la Carovana di Alessandria: per i Veneziani sono bottino e informazioni. Adesso Mocenigo sa con certezza che Topal si trova a Rodi. Decide di andargli incontro e fa rotta su Samo²⁰.

Il 3 maggio 1657, i Veneziani sono ancorati a Capo Bianco quando compaiono 15 vascelli algerini. Sta per andare in scena uno scontro singolare, soprattutto per l'esito.

I Veneziani assumono la solita formazione a mezzaluna, a comandare gli algerini, c'è un olandese convertito che ha assunto il nome turco Mehmet. Gli algerini si dispongono in due gruppi: il primo di 9 e il secondo di 6 vascelli. Per tenere distanti le galee venete aprono un intenso fuoco di sbarramento ma la mancanza di vento impedisce loro di manovrare. Completamente fermi, decidono di mettere in acqua i remi di cui sono dotati e tentano almeno di arrivare a terra²¹. Non hanno scampo contro delle vere navi a remi. Inutile l'intervento, a distanza, dell'artiglieria turca dall'isola di Chio. Alla fine del primo gruppo di 9

¹⁹ Guido Candiani-Luca Lo Basso, a cura di, *Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo secc XVI-XIX*, p. 147, Roma 2010.

²⁰ Mario Nani Mocenigo, op.cit., p.189.

²¹ ASV, Provveditori da Tera e da Mar, filza 1098, dispaccio de Capitano Generale da Mar Lazzaro Mocenigo n.16, 5.5.1657 e all.ti

vascelli, 4 sono catturati, 3 incendiati e 1 soltanto riesce a buttarsi sotto costa²². Riescono a fuggire i 6 del secondo gruppo.

La vittoria di Chio è clamorosa. Una flotta a remi che ne annienta una a vela, la classica eccezione. Rappresenta però anche la conferma di un adagio valido sempre e ovunque: in battaglia ci vanno gli uomini e sono loro a determinare vittoria o sconfitta.



Battaglia dei Dardanelli del 1656. Stampa di Peter Casteleyn. Legermuseum, Delft

Lazzaro Mocenigo sarà premiato con la nomina a Procuratore di San Marco. Assegna all'appena arrivato Querini i vascelli algerini catturati e sguinzaglia il gruppo esplorante sulle tracce del sestetto sfuggito a Chio. Si preoccupa allo stesso tempo di dove siano le galee barbaresche, che integrano il contributo dei bey nordafricani allo sforzo militare ottomano, e valuta siano nelle Cicladi Meridionali o Basso Arcipelago. Ricevuti i rapporti degli esploratori e riunita la Consulta ordina a Badoer di dirigere con 13 galee sul porto di Suazick, dove si ritengono riparate le navi da carico; Mocenigo stesso con 6 galee, le galeazze e 7 vascelli attaccherà Scalanova dove sono stati individuati i 6 vascelli algerini.

²² Ibidem.

Topal Pascià, però, non è rimasto inattivo. Lasciata Rodi giunge a Scalanova dove ordina ai 6 vascelli algerini di far vela per Rodi stessa. Topal ha informazioni confuse. E' convinto che Mocenigo voglia conquistare Chio ed è deciso a difendere la grande isola. Prima, però, vuole recuperare le saicche da carico bloccate a Suazick.

Notte tra il 16 e il 17 maggio 1657, Mocenigo avvista le galee di Topal Pascià in navigazione verso Suazick. Appena scopre i Veneziani, il turco cambia rotta e punta su Chio. Sette delle sue galee, però, restano indietro e decidono di far rotta su Samo. A questo punto Mocenigo prende una decisione sorprendente: lascia andar via Topal e le altre galee e raggiunge Badoer in navigazione verso Suazick. Perché?²³



La flotta veneziana riunita ha ovviamente ragione della resistenza turca in mare e in terra ma il senso dell'operazione sfugge. Il bottino è rappresentato da 1 vascello algerino, 14 saicche, la fortezza di Suazick. Ricco senza dubbio ma Lazzaro Mocenigo deve cercare di vincere la guerra, tutto ciò è un inutile spreco di tempo e di mezzi. Oppure questo rappresenta una prova *fattuale* che gli ordini ricevuti e le sue personali valutazioni non lo spingono a violare gli Stretti? Il caso di Suazick sembrerebbe dimostrare, con l'evidenza del comportamento in mare, che la pretesa

²³ Girolamo Brusoni, *op.cit.*, p.8.

strategia veneziana di attacco a Costantinopoli, in realtà, è un'ipotesi di commentatori posteriori ma non è presente sui ponti delle navi venete.

Mocenigo medita di impadronirsi di Chio? Può darsi ma il Capitano Generale si scontra con la geniale mossa preparata e messa in atto dal Gran Visir Köprölü Mehmet Pascià, far uscire la flotta prima dell'arrivo dei Veneziani per costringerli a stare lontani dagli Stretti. Comunque Lazzaro Mocenigo lascia Chio. L'efficiente Servizio Informazioni della Repubblica lo aggiorna sui movimenti turchi. Köprölü Pascià ha ammassato 50.000 uomini per attaccare Tenedo²⁴.

Primo luglio 1657 la flotta veneziana, rinforzata da 7 galee di San Giovanni e 5 del Papa giunge nello stretto. A questo punto si genera il grande equivoco. Se tutti gli storici riconoscono che lo schieramento adottato è quello tradizionale veneziano nello stretto, la novità starebbe nel nuovo piano di guerra: violare la linea dei Castelli dopo aver distrutto le navi di Topal²⁵: il fatto è che di tale piano non c'è traccia.

Il 3 luglio 1657 movimenti turchi mettono in allarme i Veneziani. Il giorno dopo, all'improvviso, ogni attività cessa. Mocenigo valuta che una sortita dalla linea dei Castelli sia da escludersi. Primo errore di valutazione. Divide quindi la flotta. Secondo errore. Spedisce Querini con 15 vascelli a Tine nell'Arcipelago a caccia delle galee e dei vascelli ottomani ancora in circolazione nell'Egeo. Querini salpa e rientra rapidamente ai Dardanelli portando due notizie: le galee sono alla fonda a Chio e i vascelli in navigazione davanti a Standia, Creta. Ovviamente riporta notizie perché non sarebbe mai stato in grado in così poco tempo di verificare di persona. È un altro elemento che passa sotto silenzio²⁶.

E a questo punto, la flotta veneziana si trova alle prese con il solito problema dell'acqua²⁷. Neppure il possesso di Tenedo e Lemno, chissà perché?, l'ha risolto. La logistica di San Marco non funziona. L'8 luglio Mocenigo prova a rifornirsi nella piana di Troia ma è costretto a desistere. Deve spostarsi su Imbro. Per sveltire la delicata operazione, Mocenigo

²⁴ Ibidem, p. 9.

²⁵ Cfr. p. es. Mario Nani Mocenigo, *op.cit.*, p. 194.

²⁶ Ibidem.

²⁷ Andrea Valier, *op.cit.*, vol II, p.71

in persona salpa con tutte le galee²⁸. Terzo errore. Il Comandante non se ne va in giro a “fare acqua” ma resta nel punto migliore per tenere sotto controllo l’intera situazione, specie in zona d’operazioni, in particolare in un teatro come quello dei Dardanelli. Naturalmente è questo il momento scelto dai Turchi per uscire dalla linea dei Castelli...



Mentre l’Egeo è spazzato dalla tramontana e le onde rendono impossibile la navigazione alle galee, Köprülü Mehmet Pascià, dopo aver riempito di batterie costiere le rive dello stretto²⁹ decide di sfruttare l’assenza delle galee venete. Il Capitano delle Navi Marco Bembo capisce al volo. Spedisce di corsa a Imbro un brigantino e si prepara alla battaglia. Ancora una volta i Veneziani combatteranno in situazione di forte inferiorità e... assetati³⁰. Appena informato della situazione, Lazzaro Mocenigo invia a Bembo il Capitano del Golfo Barbaro con le galee Mengano, Querini e Muazzo e a sera salpa con il resto della squadra a remi. Giunto all’estremità della penisola di Gallipoli, però, deve dar fondo alle ancore per l’impossibilità di proseguire³¹.

²⁸ Ibidem e Girolamo Brusoni, *op.cit.*, p. 9.

²⁹ Ibidem.

³⁰ Mario Nani Mocenigo, *op.cit.*, p.195

³¹ Ibidem.

Alba del 17 luglio 1657, Köprölü Mehmet Pascià ordina di muovere. Topal Pascià ha saputo della presenza di galee poco oltre Capo Hellas e, non ritenendo i Veneziani in grado di essere già lì, pensa siano quelle barbaresche con le quali spera di mettere il nemico tra incudine e martello. I Turchi schierano 30 galee, 10 galeazze e 18 vascelli oltre a una quantità di trasporti per il corpo d'assalto di 50.000 uomini³². La manovra turca sarebbe ben congegnata se il presupposto da cui parte fosse corretto. Sfrutta le condizioni metereologiche e accetta come dato di fatto la superiorità veneziana in combattimento: per venirne a capo sceglie la strada del numero. La ragione poi dell'indiscussa superiorità dei Veneziani in mare resta ancora argomento di congetture³³.

I vascelli con la Mezzaluna raggiungono alla svelta la linea di blocco veneta, la battaglia si accende e si trasforma in una zuffa furibonda. I Turchi ci rimettono 5 vascelli tra cui la Capitana, e 5 galeazze. Le unità superstiti filano via in favore di vento e scappano dalla scena dello scontro fermandosi solo a Mitilene sull'isola di Lesbo³⁴. Le galee turche, intanto, avanzano per ricongiungersi, credono loro, a quelle barbaresche. Quando si rendono conto dell'equivoco la fuga attraverso lo Stretto per raggiungere la costa asiatica diventa precipitosa³⁵.

Di fatto, Mocenigo ha cercato per l'intera giornata del 17 e la notte seguente di entrare in azione a supporto dei vascelli di Marco Bembo, rimanendo frustrato nei propri sforzi per le condizioni del mare³⁶. Invece

³² Ibidem p.196; Girolamo Brusoni, *op.cit.*, p. 9.

³³ Cfr. Piero del Negro, *La Milizia*, in AA.VV., *Venezia Barocca in Storia di Venezia*, p. Treccani, Roma 1992.

³⁴ Andrea Valier, *op. cit.*, vol. II, p. 71 e Girolamo Brusoni, *op. cit.*, p. 10 che chiama maone le galeazze.

³⁵ Ibidem.

³⁶ Questo dovrebbe far giustizia di quanti, cfr. Guido Candiani- Luca Lo Basso, *op. cit.*, pp. 8-9, si ostinano in una visione revisionistica a rivalutare la galea: rispetto al vascello è superata, "darwinianamente" come ironizzano gli autori, perché il vascello, anche se bloccato dalla bonaccia, ha una capacità di tenere il mare e una potenza di fuoco del tutto sconosciuta alle navi a remi... come tra l'altro dimostrano i trionfi portoghesi in Mar Rosso, Golfo Arabico, India e Cina. E' ovvio, "qualche" galea può ancora rivelarsi utile in mari chiusi e in situazioni particolari ma questo non contraddice la realtà di base.

porta dentro lo Stretto solo 14 galee. Comincia l'ultima fase della battaglia.

Adesso le poche galee veneziane si gettano all'inseguimento di quelle turche. Mocenigo ormai prossimo alla costa anatolica si arrende all'evidenza. Gli equipaggi sono vicini al crollo per sfinimento. Appena i Turchi se ne accorgono, provano a filarsela sotto la protezione dei cannoni dei Castelli. Il Capitano Generale non ci sta. Si butta con la *bastarda generalizia* sui fuggitivi, s'ingaggia con una galea turca ma è salvato dall'intervento della capitana pontificia che lo rimorchia al sicuro. Scende la notte del 17 luglio 1657³⁷.

Consulta dei Capi da Mar a bordo della *bastarda* veneta. Mocenigo illustra il suo piano. Attaccare le galee turche ancora all'esterno della linea dei Castelli e distruggerle, annientando quanto rimane della flotta turca nello Stretto, passare quindi in Arcipelago, ripulirlo dalle ultime forze navali turche e infine andare a Creta per rioccupare La Canea e liberare Candia dall'assedio³⁸. Nessuna traccia dell'idea di andare a Costantinopoli. Questi sono gli ordini del Senato del resto. Lo sfondamento della linea dei Castelli è una leggenda a posteriori.

Insomma, nelle sue ultime ore, il Capitano Generale condivide in pieno il solito errore veneziano di non voler vincere la guerra così come questa si presenta. Il vizio di base della strategia della Repubblica Serenissima consiste nel voler combattere una guerra limitata senza averne i mezzi, da un lato, e non volersi adattare alle problematiche che vengono dai campi di battaglia, dall'altro³⁹. D'accordo sull'eliminazione delle forze navali turche, ma alla luce della loro pochezza in combattimento, una volta sgombrata la strada, Mocenigo non dovrebbe temerle granché. Anche se dovesse ritrovarsele alle spalle nel Mar di Marmara. E tra quanto tempo,

Se Mocenigo avesse avuto vascelli anziché galee, doppiava Capo Hellas, distruggeva la flotta turca e poteva forzare la linea dei Castelli. Cioè forse vinceva la guerra.

³⁷ Mario Nani Mocenigo, op.cit., p. 200.

³⁸ Ibidem. Da notare che Mario Nani Mocenigo in precedenza si è schierato con chi ritiene che Mocenigo intendesse violare gli Stretti.

³⁹ Il concetto di "guerra limitata" è qui inteso nel senso che gli ha dato Julian Stafford Corbett, *Alcuni principi di strategia marittima*, pp. 55-6, Ufficio Storico della Marina, Roma 1995.

poi? Potrebbe aver già messo in ginocchio Costantinopoli... e in ogni caso gli basterebbe espugnare uno dei due Castelli. Impossibile? Se ritiene di avere forze adeguate per prendere La Canea e sbloccare Candia a maggior ragione ne ha per attaccare e prendere, per esempio il Castello d'Europa. Qualche anno prima i Veneziani non hanno preso d'assalto in questo modo Focea? E lui stesso a Suazich cosa ha fatto? La Canea che vogliono conquistare non è una fortezza ancora più articolata e ben difesa? Certo si tratterebbe di un gran rischio ma a parità di discernimento la timidezza guasta mille volte più, in guerra, dell'audacia.

La fase finale della battaglia con la morte del Capitano Generale è ben descritta nella *Relazione del viaggio delle galere pontificie in Levante l'anno 1657*⁴⁰. C'è un ultimo elemento da precisare. Uomo di sicuro coraggio Lazzaro Mocenigo ma perché il Comandante della Flotta è in testa a una manciata di galee che procedono alla distanza "di un colpo di pistola"⁴¹ da rive ingombre di cannoni turchi?⁴² Conclusione inevitabile. Un proiettile s'infiltra nel deposito delle polveri della sua galea che esplosione "sollevandosi così gran nuvole di fumo che si allargò per lo spazio di 7 miglia con tanta oscurità che per un'ora continua niente si vide nel Canale, restando i legni sepolti in una profonda notte"⁴³.

Attenzione, anche su questo episodio esiste una seconda verità...secondo alcuni, infatti, l'esplosione della *bastarda* non dovrebbe essere dovuto al fatale e fortunato colpo di cannone infilatosi nella Giava dello Scrivano ma dal malaccorto maneggio di polvere da sparo da parte dei Bombisti veneti intenti a preparare "artifizi" per incendiare le galee turche⁴⁴.

⁴⁰ *Relazione del viaggio delle galere pontificie in Levante l'anno 1657, Cod. O. VII, 57.*

⁴¹ *Ibidem.*

⁴² L'osservazione appartiene già ad Andrea Valier, *op. cit.*, p. 72.

⁴³ *Relazione del viaggio delle galere pontificie in Levante l'anno 1657, Cod. O. VII, 57.*

⁴⁴ Ne parlano sia Girolamo Brusoni, *op. cit.*, p. 12, e aggiunge una sofisticata motivazione sull'impossibilità tecnica per i cannoni turchi che sparano a pelo d'acqua di infilare una palla dentro la Giava a tre piedi sotto la linea di galleggiamento; che Battista Nani, *op. cit.*, p. 388.

Comunque sia, Mocenigo è colpito alla testa dall'antenna dell'albero di poppa. Muore sul colpo. Badoer subentra subito nel comando. Sospende quell'assurda avanzata e ordina alla galea Trevisana di Guglielmo degli Azzoni Avogadro di avvicinarsi a quanto resta del relitto. Avogadro compie un mezzo miracolo. Recupera il corpo del Capitano Generale, il fanale, la cassa, e 357 scampati al naufragio, compreso Francesco fratello di Lazzaro. Con loro, la poppa finemente intagliata della bastarda che rimorchia fino a Tenedo⁴⁵.

La Quarta Battaglia dei Dardanelli è finita.

Conclusione.

La Guerra di Candia proseguirà ancora per altri 12 anni. Si conclude il 5 settembre 1669 con la resa della piazzaforte sull'isola di Creta imposta contro il parere del governo veneziano da un Provveditore Generale carismatico: Francesco Morosini⁴⁶. Lo stesso uomo che la Serenissima sceglie per sostituire all'indomani della morte l'impetuoso e sfortunato Lazzaro Mocenigo. Con Morosini al comando i Veneziani non tentano più di bloccare i Dardanelli ma si esibiscono in una sorta di guerriglia anfibia lungo l'intero arco dell'Egeo che frutta un ricco bottino ma i cui risultati sono effimeri quanto gli attacchi. Punture di spillo per un organismo vasto e articolato come il Sultanato degli Ottomani.

Ci si potrebbe domandare se Creta valga tutti questi sforzi. La risposta è sì. La grande isola mediterranea garantisce alla Repubblica uno status politico di "potenza" che di per sé le assegna un ruolo internazionale e con questo anche una rendita di posizione economica. Il legame tra i due aspetti oggi spesso sfugge ed è un vero peccato. Persa Creta, Venezia deve rinunciare a entrambi. I patrizi di governo lo capiscono bene e per questo sono così ostinati nella sua difesa. Hanno ragione. Sfortunatamente a tale chiarezza circa l'importanza dell'isola non ne corrisponde una di equivalente sulla strategia per arrivare alla meta. Il Capitano delle Navi Tommaso Morosini, all'inizio del conflitto, aveva avuto la giusta intui-

⁴⁵ Girolamo Brusoni, *op. cit.*, p. 12-3.

⁴⁶ Cfr. Federico Moro, *Lo sforzo che uccide, Candia 1669 in Venezia in Guerra... cit...*

zione proponendo il blocco degli Stretti⁴⁷ ma sarà con il patrizio Giacomo Badoer in Senato che Venezia “capisce tutto”⁴⁸: bisogna vincere e per farlo è necessario agire con tutto il peso della propria forza sul centro di gravità del potere nemico, cioè Costantinopoli. Purtroppo tale impostazione non si tramuterà in un effettivo piano di guerra capace di coniugare chiarezza politica e determinazione nelle operazioni militari. Anche per colpa della debolezza della linea di comando, soggetta a rotazioni annuali per ragioni di carriera, la Serenissima, pur mettendo a segno colpi potenzialmente decisivi, non riuscirà mai a cogliere l’attimo giusto per chiudere il confronto.

Fonti archivistiche:

Archivio di Stato di Venezia:

- Maggior Consiglio, reg. 20, cc. 85, 161
- Segretario alle voci, Pregadi, regg. 17, cc. 91, 94
- Segretario alle Voci, Elezioni in Maggior Consiglio, regg. 14, cc. 12v, 183v; 15, cc. 12v, 142v; 16, c. 143; 17, cc. 142-143; 18, c. 142v; 20, c. 142; Elezioni in Pregadi, reg. 15, c. 112; Senato, Mar.; Misc. atti diversi manoscritti, filze 110, 115, 116;
- Senato, Lettere provveditori da Terra e da Mar, filze 875-876, 934-936, 1059-1060, 1063, 1066-1067, 1091, 1093, 1097, 1103, 1219-1220, 1370-1371, 1373, 1375-1377, 1394-13951328 (lettere del Marcello dal 2 ott. 1654 al 1° ag. 1656); 1394 (lettere del M. del 22 nov. 1649)
- Senato, Mare, reg. 106, c. 193; 109, cc. 168-170; regg. 117, cc. 223v-224r; 118, c. 120; 119, c. 165r; 120, cc. 307v-308r, 346v, 391v-392r; 121, cc. 46r-116r passim, 248r
- Senato Terra, reg. 152, c. 246
- Consiglio dei Dieci, Criminali, reg. 53, c. 146r ;

Biblioteca del Civico Museo Correr

- Codd. Cicogna, 1053, p. 80; 1190/XIII; 1196/191-208; 1971, c. 45; 2325, cc. 217-238, 252-267; 2290; 3106/34; 3180/5;
- Le glorie dell’armi venete celebrate nell’Accademia de’ Imperfetti , Venetia 1651, pp. 53-55;

⁴⁷ Mario Nani Mocenigo, *op. cit.*, pp. 145-6

⁴⁸ V. supra n.18.

- Lettera di ragguaglio della vittoria contro Turchi nell'Arcipelago, Venetia 1651;
- Lettera di ragguaglio del combattimento a' Dardanelli sotto la direzione dell'illustriss.mo capitano delle navi L. M. seguito li 21 giugno 1655, Venetia 1655;
- Ragguaglio della vittoria nauale conseguita a Dardanelli, dall'armata della Sereniss. Republica di Venetia sotto il comando del sig. Lorenzo Marcello , contro l'armata turchesca. A di 26. giugno 1656, Venetia 1656;
- Lettera di ragguaglio della vittoria contro l'armata turchesca addì 26 zunio 1656, Venezia 1656;
- Relazione della vittoria contro l'armata turchesca delli 26 giugno 1656, Firenze 1656;
- Lettera di ragguaglio della vittoria nauale conseguita a' Dardanelli dall'armata della Sereniss. Republica di Venetia, sotto il comando del gia illustriss. & eccel. signor Lorenzo Marcello capitán general da Mar. Contro l'Armata Turchesca. Adi 28. Zugno 1656;
- Marcantonio Amalteo, Per l'eccelsa vittoria a' Dardanelli. Ode, s.l. né d., pp. 4 s.;
- Lettere di ragguaglio de progressi e vittoria nel canal de Scio sotto il comando di L. M. capitán general da Mar contro barbareschi li 3 maggio 1657, Venetia 1657;
- Lettera di ragguaglio della presa della città e fortezza di Suazich nell'Anatolia sotto il comando dell'illustrissimo L. M. procurator capitán general di Mar li 18 maggio 1657, Venetia 1657;
- Lettera di ragguaglio de progressi e vittoria nel canal di Scio sotto il comando dell'ill.mo L. M. li 18 maggio 1657, Venezia 1657;
- Lettera di ragguaglio della presa di Suazich sotto il commando dell'illustrissimo L. M. li 18 maggio 1657, Venetia 1657;
- Lettera di ragguaglio del combattimento tra l'armata veneta, e la turca a' Dardanelli. Sotto il comando del gia illustriss. & eccel. Sig. L. M. K. procurator capitán general da Mar. Seguito il 17. 18 e 19 luglio 1657, Venetia 1657.

Biblioteca Nazionale Marciana

-Mss. it., cl. VII, 101 (=8382): E. Marmori, Storia della guerra di Candia; 211 (=7468); 1194 (=8354), cc. 27, 37, 47; 1208 (=8353), c. 336.

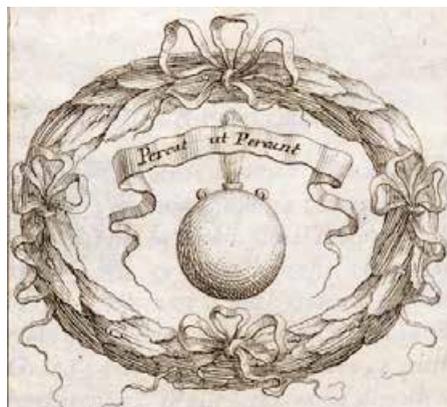
Biblioteca Chigiana Roma

-Relazione del viaggio delle galere pontificie in Levante l'anno 1657, Codici O. VII, 57.

*Grossi calibri e proiettili esplosivi: i cannoni di nuova invenzione di Sigismondo Alberghetti (1684-1718)**

di Guido Candiani

Abstract. Tra il 1684 e il 1699, la Repubblica di Venezia e l'Impero Ottomano combatterono la prima guerra di Morea, il sesto dei loro secolari conflitti. Dopo una prima fase, caratterizzata dalla conquista veneziana di tutta la Morea grazie a una serie di riuscite campagne anfibe condotte dal Capitano Generale Francesco Morosini, il conflitto divenne soprattutto navale. Nel tentativo di rompere l'equilibrio determinatosi negli scontri tra le due flotte, entrambi gli avversari si lanciarono in una corsa all'introduzione di cannoni di calibro sempre maggiore. In questo contesto, i veneziani adottarono un cannone di nuovo tipo, in grado di sparare proiettili esplosivi. Introdotto organicamente nell'ultima campagna del conflitto, il cannone di nuova invenzione trovò spazio anche nella seconda guerra di Morea (1714-1718), ma senza offrire alla flotta veneziana quell'arma risolutiva sperata dal suo ideatore.



Nella sua fase finale, la prima guerra di Morea conobbe un intenso periodo di combattimenti navali. Tra il 1695 e il 1698, sia la Repubblica di Venezia, sia l'Impero Ottomano, cercarono di giungere a una vittoriosa conclusione del conflitto attraverso il massiccio impiego di flotte da battaglia di navi di linea. Nell'arco di quattro campagne, le due flotte combatterono nove battaglie, trasformando il Mediterraneo Orientale

* Una traduzione inglese del presente articolo (priva dell'apparato di note per volontà dell'editore) è stata pubblicata, con il titolo *The run to the big calibres during the first war of Morea and Sigismondo Alberghetti's guns of new invention*, nel volume *Ships & Guns. The Sea ordnance in Venice and Europe between the 15th and the 17th centuries*, a cura di Carlo Beltrame – Renato Gianni Ridella, Oxford 2011, pp. 23-27.

nell'area di maggiore conflittualità navale del globo.¹ Già dopo i primi combattimenti tuttavia, apparve chiaro che nessuna delle due flotte da battaglia era in grado di superare nettamente l'altra, sia per l'intrinseca forza difensiva della linea di fila, sia per la scarsa efficacia delle artiglierie contro i massicci scafi dei vascelli di linea. Ciò spinse prima gli ottomani, e poi i veneziani, a cercare soluzioni nuove per ridare slancio alle proprie artiglierie e modificare a proprio vantaggio l'equilibrio venutosi a creare. Gli ottomani tornarono ai grandi cannoni petrieri, già impiegati con successo tra il XV e il XVI secolo dalle forze del sultano. Grazie al peso specifico inferiore della pietra rispetto al ferro, questi pezzi potevano sparare proiettili di dimensioni molto più grandi a parità di carica impiegata, mantenendo perciò entro limiti accettabili il peso di cannoni pur di notevole calibro. Nel 1697 gli ottomani misero in servizio la loro prima tre-ponti, che oltre a tre massicce batterie di cannoni ordinari da 16, 12 e 7 *okka* (equivalenti rispettivamente a 45, 34 e 20 pdr), imbarcava anche 4-6 cannoni petrieri da 44 *okka*, in grado di sparare una palla pesante circa 125 pounds. Anche altre navi di linea ottomane imbarcarono pezzi analoghi.²

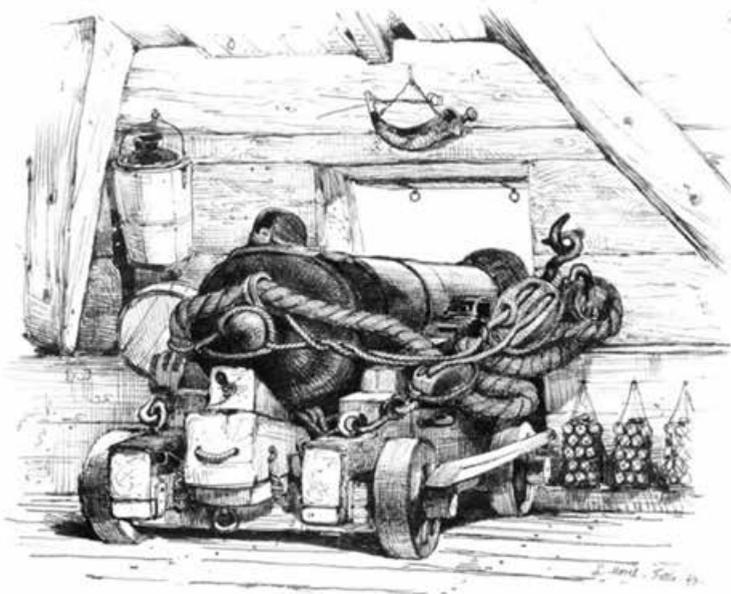
La necessità di contrastare i grandi cannoni turchi, spinse i veneziani ad introdurre per la prima volta nella storia un cannone in grado di sparare un proiettile esplosivo con una traiettoria tesa e quindi, a differenza dei mortai, già in uso a terra e che ne impiegavano una accentuatamente parabolica, capace di colpire un bersaglio in movimento quale una nave. Protagonista di questa svolta fu Sigismondo Alberghetti, pubblico fonditore nell'Arsenale di Venezia e appartenente a una celebre famiglia di fonditori che lavorava per la Repubblica da circa due secoli.³ Alberghetti assume una posizione preminente e originale all'interno di un filone di ricerche ed esperimenti intrapresi in quegli anni per tentare di ovviare ai limiti sempre più evidenti delle artiglierie imbarcate rispetto alle capacità incassatrici delle strutture via via più robuste dei vascelli, limiti evidenziati dall'esito inconcludente della maggior parte delle battaglie

¹ Su queste vicende, cfr. G. Candiani, *I vascelli della Serenissima: guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Venezia 2009, pp. 291-405.

² Candiani, *I vascelli della Serenissima*, pp. 363-364.

³ Su Sigismondo, e più in generale sulla famiglia Alberghetti, cfr. la voce biografica di Marco Morin in *Allgemeines Kunsterlexikon*, 1, Leipzig 1983, pp. 779-784.

navali del periodo. In passato, la distanza estremamente ravvicinata degli scontri aveva privilegiato la tattica degli abordaggi, consentendo di catturare le unità nemiche o di darle alle fiamme con una certa facilità. L'introduzione della linea di fila aveva drasticamente ridotto queste opportunità, trasformando le battaglie in estenuanti duelli di artiglierie, dove i cannoni imbarcati si dimostravano incapaci di ottenere risultati decisivi. Per ridare forza alle artiglierie imbarcate si erano tentate soluzioni nuove, indirizzandosi soprattutto verso l'impiego di proiettili esplosivi dopo che, a partire dal 1680, l'impiego dei mortai aveva fatto registrare importanti progressi, abilmente sfruttati anche dai veneziani nella conquista della Morea durante la prima fase della guerra. Esperimenti in questo senso erano stati condotti dalla flotta inglese e francese, ma erano stati poi abbandonati per i timori che suscitava l'impiego di proiettili carichi di esplosivo a bordo delle navi.⁴



Alberghetti aveva affrontato il problema nei primi anni Ottanta del Seicento, nel corso di un soggiorno in Inghilterra, dove si era recato per

⁴ Nella battaglia di Beachy Head (1690) una bomba inglese aveva distrutto la poppa del vascello francese da 76 cannoni *Terrible*, lasciandolo «raso come una fregata» e mettendo cento uomini fuori combattimento. [Adrien] Richer, *Vie du maréchal de Tourville*, Paris 1783, p. 301.

una importante missione di acquisto di artiglieria di ferro e di acquisizione delle tecnologie necessarie a introdurre nei territori della Serenissima la loro produzione. In una lettera da Londra del luglio 1684 aveva proposto un cannone in ferro del genere veneziano da 120 e in grado di sparare un proiettile esplosivo di quel calibro (equivalente a 212 mm) ma che non avrebbe pesato più di palla piena da 20 (un cannone veneziano da 20 era equivalente a un 15 pdr inglese: al contrario delle altre nazioni, i veneziani misuravano infatti il peso della palla piena di ferro in libbre sottili e non in quelle grosse).⁵ Il pezzo doveva incorporare un camera sferica, di recente invenzione, che, unita alla relativa leggerezza della palla, avrebbe permesso la costruzione di un pezzo piuttosto corto e poco pesante.

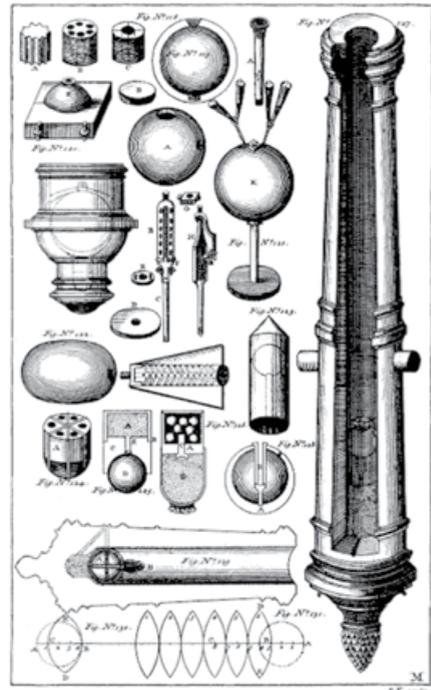


Il fresco bombardamento francese di Genova (maggio 1684) aveva dimostrato la terribile efficacia dei proiettili esplosivi sparati dai mortai imbarcati sulle *galioles a bombes* e pungolato Alberghetti a introdurre le bombe anche nei combattimenti navali. Il nuovo pezzo, che doveva essere in grado di colpire a una distanza almeno pari a quella dei 32 pdr in-

⁵ Archivio di Stato di Venezia (d'ora innanzi ASV), *Senato Mar*, filza 653, 9.8.1684, all. lett. S. Alberghetti 13.7.1684.

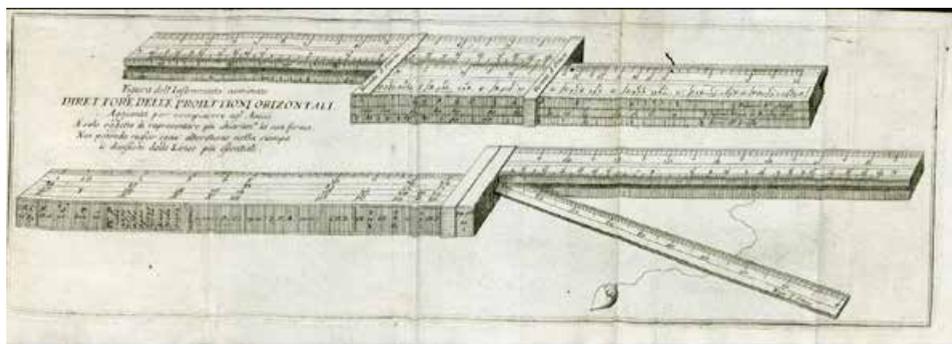
glesì (i cannoni di maggior calibro normalmente impiegati da quella marina, rispetto ai quali aveva un diametro di quasi un terzo piú grande) doveva demolire i fianchi dei vascelli nemici e provocare esplosioni ed incendi all'interno degli scafi. Era il medesimo concetto alla base della rivoluzione che porterà negli anni Trenta dell'Ottocento all'introduzione del *canon-obusier* del francese Paixhans e che provocherà, in risposta, la nascita della corazzata, segnando il definitivo tramonto della nave da guerra in legno.⁶

Il proiettile previsto da Alberghetti per il cannone aveva un'innovativa forma «cilindrica», in realtà due emisfere congiunte da un corpo centrale cilindrico. Lo scopo che il fonditore veneziano si prefiggeva era quello di facilitare il lavoro al tornio, in modo da ottenere proiettili accuratamente cesellati e ridurre così notevolmente il "vento" tra proiettile e anima, aumentando la velocità iniziale del proiettile e di conseguenza la forza di penetrazione e la precisione. Il costo di tornire le tradizionali palle rotonde sarebbe stato eccessivo – una palla perfettamente sferica era considerata il «capo-lavoro» del tornitore – mentre nei proiettili cilindrici solo la parte centrale, curva ma non sferica, andava tornita, rendendo il lavoro non troppo difficile e costoso. La forma cilindrica aveva anche il vantaggio di impedire al proiettile di rovesciarsi al momento dell'inserimento nella volata del pezzo, come accadeva alle bombe sferiche, ed evitare così il rischio di uno scoppio accidentale per il contatto della miccia della bomba con la polvere della carica: la forma cilindrica manteneva invece il proiettile nella posizione sicura in cui veniva inse-



⁶ Su Paixhans, cfr. Étienne Taillemite, *Henry-Joseph Paixhans et sa nouvelle force maritime*, in *L'évolution de la pensée navale IV*, ed. Hervé Coutau-Bégarie, Paris 1994, pp. 105-132.

rito, con la miccia rivolta verso la bocca del pezzo.⁷ Sotto questo punto di vista, le «bombe cilindriche» di Alberghetti erano superiori anche ai proiettili di Paixhans, tradizionali bombe sferiche cui veniva applicato uno *sabot* (zoccolo) di legno per evitarne il rovesciamento, i quali, oltre ad essere di concezione più complessa, usuravano notevolmente la volata, riducendo la vita del cannone.⁸ Un altro punto che distingueva Alberghetti da Paixhans, e che ne accentuava la modernità, era la grande distanza alla quale il veneziano riteneva che i suoi cannoni potessero colpire il nemico, vicina ai 3.500 metri, grazie a un nuovo sistema di mira ideato per il pezzo.⁹



L'innovazione diventava quindi duplice: pezzi di grosso calibro capaci di sparare proiettili esplosivi a gittate molto superiori a quelle ordinarie. Non solo il nemico sarebbe stato martoriato dalle esplosioni, ma ciò sarebbe avvenuto a distanze tali da impedirgli di replicare. Il «To hit first and to hit hard» dell'ammiraglio inglese "Jack" Fisher, ideatore due secoli dopo della rivoluzionaria *Dreadnought* su analoghi principi, trovava un antecedente nei propositi dell'inventore veneziano.

⁷ S. Alberghetti, *Artiglieria Moderna Veneta di Sigismondo Alberghetti, vantaggiosa ne' colpi, facilissima nell'uso e corrispondente ne i Tiri alla teorica delle sue tavole universali*, Venezia 1703, pp. 3-4.

⁸ Cfr. Henry-Joseph Paixhans, *Nouvelle Force Maritime*, Paris 1822, p. 209 e i disegni annessi. I proiettili di Paixhans, oltre ad essere di concezione meno lineare, usuravano notevolmente la volata, riducendo la vita del cannone.

⁹ Biblioteca Nazionale Marciana, ms. it., cl. VII, 1542 (8889), *Obiezioni e risoluzioni sulla nuova artiglieria*, n. 7.

Il Senato veneziano, sempre attento alle novità nel campo delle artiglierie, accettò il progetto di Alberghetti e ordinò la fabbricazione in Inghilterra di due cannoni di ferro da 120. Lunghi solo sei calibri e pesanti 3.500 libbre (meno degli ordinari cannoni di ferro da 20), essi vennero fusi sotto la direzione di Alberghetti nella fonderia di Thomas Western (1624-1707) ad Ashburnham. Provati agli inizi de 1685 nella campagna del Sussex, raggiunsero una gittata di oltre cinque chilometri, confermando le migliori aspettative dell'inventore. Alberghetti pensava di imbarcare quattro su ciascuno dei vascelli di linea della Serenissima e altrettanti su ogni galeazza, le grandi unità a remi orgoglio, ancora, della Repubblica. Purtroppo per lui, come dovette ammettere egli stesso, Sigismondo mancava di quei «talenti» che un inventore di successo deve avere per convincere gli interlocutori (e i finanziatori) della bontà delle proprie idee. Giunti a Venezia, i cannoni rimasero dimenticati in Arsenale anche perché al suo rientro da Londra, Alberghetti venne coinvolto in una disputa sulla fusione dei mortai con un *protégé* del Capitano Generale Francesco Morosini (allora in grande spolvero per le sue vittorie in Morea) e ne uscì battuto. Inoltre il dominio navale veneziano nei primi anni della guerra «fece indormentare l'industria e l'arte, con quali si studiava prevalere a nemici nella forza delle armi». ¹⁰ I «cannoni di nuova invenzione», come verranno successivamente chiamati, furono abbandonati nei depositi, mentre l'attenzione del Senato si spostava sulla produzione di artiglierie in ferro nei territori della Repubblica.

La ripresa navale ottomana determinatasi dopo il 1693, la sconfitta subita dai veneziani nel 1695 a Chio e, soprattutto, l'adozione sui vascelli turchi dei grandi cannoni petrieri, tolsero i cannoni di nuova invenzione dal dimenticatoio. Alla fine del 1696, in seguito anche ai gravi limiti delle galeazze emersi alla recente battaglia di Andro, il comandante di queste ultime chiese di adottare cannoni di Sigismondo Alberghetti allo sco-

¹⁰ ASV, *Senato Mar*, filza 657, 24.3.1685, all. lett. S. Alberghetti 2.2.1685; filza 767, 16.9.1702, all. Provveditori alle Artiglierie 26.4.1698. La citata forma cilindrica con due estremità emisferiche ideata da Alberghetti, aveva anche lo scopo di stabilizzare la traiettoria del proiettile pur in assenza di una rigatura della canna. Esperimenti effettuati nei primi decenni dell'Ottocento confermarono che proiettili cilindrici del tipo impiegato da Alberghetti potevano mantenere una traiettoria stabile. Cfr. Howard Douglas, *A Treatise on Naval Gunnery*, London 1820, p. 304; ed. 1855, pp. 76-77.

po di contrastare il «furore» delle navi di linea nemiche.¹¹ Nel giugno del 1697 il Senato decise di riprendere in considerazione il progetto, per il quale Alberghetti aveva adesso concepito due modelli. Il primo, destinato alle galeazze, era del genere da 200, pesava 5.000 libbre e aveva un calibro di 265 mm; il secondo, concepito per le navi, era analogo a quello costruito in Inghilterra un decennio prima (genere da 120, peso 3.500 libbre, calibro 212 mm). Entrambi i modelli sarebbero stati costruiti in bronzo in Arsenale, con affusti di vecchio tipo a due sole ruote, forse per facilitare brandeggio e spostamento. Nelle note al disegno allegato al progetto, Sigismondo indicò espressamente che i cannoni erano destinati a contenere i turchi, fattisi «orgogliosi e potenti» anche sul mare.¹²

Nell'ottobre del 1697, dopo un'altra inconcludente campagna navale, il Senato approvò la costruzione dei nuovi pezzi e già ai primi di novembre un cannone da 120 fu pronto per le prove. Ritardate dal maltempo, queste vennero effettuate il 6 dicembre con grande successo. Le notevoli prestazioni del pezzo in gittata e precisione erano dovute soprattutto al ridotto "vento" tra anima e proiettile. Nei cannoni di nuova invenzione esso era pari solo a un decimo di oncia (2,9 mm), quando un normale cannone inglese del periodo non scendeva sotto i 7,5 mm: le stesse *carronade*, introdotte alla fine degli anni Settanta del Settecento e caratterizzate da un vento molto ridotto, non sarebbero scese a meno di 3,7 mm. Inoltre il nuovo cannone dimostrò di poter essere puntato da una sola persona grazie ad un congegno di mira sistemato sopra gli orecchioni, molto più semplice della consueta squadra usata dagli artiglieri. Questi risultati spinsero i Provveditori alle Artiglierie a chiedere sei cannoni di nuova invenzione per ciascuna nave di primo rango, unità da 70-80 cannoni. Il Senato decise di imbarcarne per il momento solo quattro e ordinò all'Arsenale quarantotto cannoni per dodici navi di primo rango, le più grandi tra quelle in servizio.¹³

Alberghetti tuttavia, pur muovendosi adesso con l'appoggio di influenti membri del patriziato, trovò ancora una volta qualcuno pronto a sbarrar-

¹¹ ASV, *PTM*, filza 1386, disp. Antonio Nani 2.12.1696.

¹² ASV, *Senato Mar*, filza 735, 14.6.1697, all. disegno cannoni di nuova invenzione s.d.

¹³ ASV, *Senato Mar*, filza 739, 14.12.1697 e all.ti.; filza 741, 8.3.1698, all. scr. S. Alberghetti 7.3.1698; 24.3.1698, all. Provveditori alle Artiglierie 21.12.1697.

gli la strada. Paradossalmente, l'opposizione venne da un rappresentante di quella che si andava affermando come la potenza navale più prestigiosa, l'inglese Jacob Richards, da poco nominato Sergente Generale dell'Artiglieria della Repubblica.¹⁴ Va comunque ricordato che l'Inghilterra era entrata in un lungo periodo di conservatorismo navale – iniziato dopo la caduta di Giacomo II nel 1689 e destinato a durare fino al 1740 – e questo clima non poteva non influire anche su Richards.¹⁵ Le sue perplessità (messe nero su bianco già all'arrivo a Venezia nel giugno 1697 e ribadite in una seconda scrittura presentata nel marzo 1698, quando i primi quarantotto cannoni erano già stati prodotti) evidenziavano innanzi tutto il rischio del maneggio a bordo dei proiettili esplosivi, che avevano messo in grave pericolo il vascello inglese che li aveva a suo tempo sperimentati:¹⁶ erano timori che dovevano suscitare particolare apprensione a Venezia, dove negli anni precedenti si erano viste molte delle proprie navi distrutte da improvvise esplosioni. Inoltre l'inglese giudicava i cannoni troppo leggeri e dubitava delle qualità balistiche dei proiettili cilindrici, proponendone in alternativa di sferici, cavi ma riempiti di creta e non di polvere da sparo.¹⁷ Il Senato decise di confrontare sia i cannoni che i proiettili. Le prove, svoltesi il 26 marzo e il 12 aprile 1698 anche con proiettili esplosivi, diedero pienamente ragione ad Alberghetti, i cui cannoni e i cui proiettili cilindrici mostrarono maggiore gittata e precisione e una minor usura rispetto a quelli di Richards.¹⁸ Sebbene trentatré

¹⁴ Candiani, *I vascelli della Serenissima*, p. 381, n. 129.

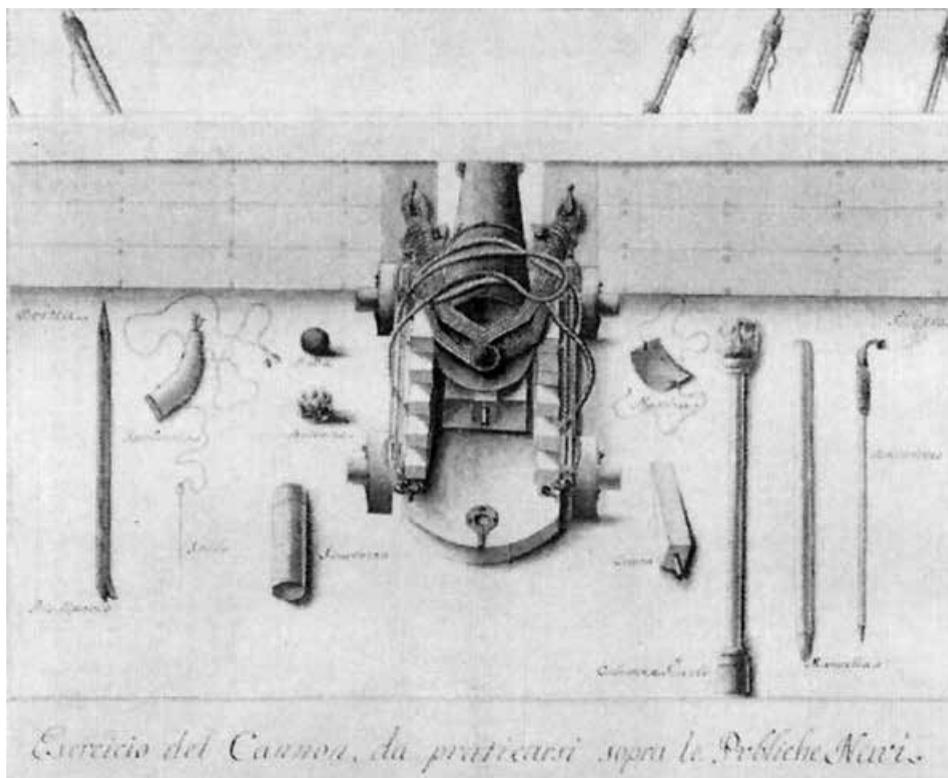
¹⁵ Cfr. Brian Lavery, *The Ship of the Line*, I, London 1984, p. 75; II, p. 17; John Ehrman, *The Navy in the War of William III, 1689-1697*, Cambridge 1953, pp. 14-16.

¹⁶ L'unità inglese – che Richards indica come la nave dell'ammiraglio Edward Russel e che potrebbe essere la *Britannia*, battente l'insegna di Russel alla battaglia di Barfleure (1692) – aveva rischiato di saltare in aria.

¹⁷ ASV, *Senato Mar*, filza 735, 14.6.1697, all. scr. Richards s.d.; filza 741, 8.3.1698 e all.ti.

¹⁸ Sul piano della perforazione, i risultati del cannone di nuova invenzione appaiono fuori dal comune. Alla distanza di 700 metri, il proiettile cilindrico era in grado di trapassare quasi un metro e mezzo di legno di quercia, contro una perforazione di meno di un metro a 600 metri di distanza dei più grandi cannoni francesi, i 36 *livres*. ASV, *Senato Mar*, filza 741, 16.4.1698 e all. Savio alla Scrittura e Provveditori alle Artiglierie 15.4.1698; filza 767, 16.9.1702, all.ti.; Jean Boudriot, *Le vaisseau de 74 canons*, IV, Grenoble 1977, p. 137.

cannoni di nuova invenzione fossero subito inviati in Levante, l'intervento dell'inglese aveva comunque ritardato non solo l'arrivo dei pezzi in Armata, ma anche l'avvio della produzione dei proiettili, con serie ripercussioni sull'impiego bellico della nuova invenzione.



A Nauplia, allora la principale base veneziana in Levante, i cannoni da 120 vennero distribuiti, a due per unità, sul ponte di coperta delle navi di primo rango, mentre un cannone da 200 venne imbarcato sull'ammiraglia delle galeazza. Con i cannoni arrivarono 600 proiettili cilindrici da 120, ma per fare più in fretta, 289 erano stati fatti in pietra (materiale che poteva essere lavorato in Arsenale, al contrario delle bombe in ferro, che dovevano essere fuse nella Terraferma veneziana) e quindi non avevano alcuna capacità esplosiva. Solo in giugno seguirono (con altri cinque cannoni da 120" e uno da 200) 793 proiettili cilindrici in ferro e 1.561 spolette. Nel frattempo, uno dei fratelli di Sigismondo, Carlo Alberghetti, era stato incaricato di addestrare al Lido il personale per i nuovi cannoni

– una sessantina tra capi e sottocapi dei Bombardieri – e di dirigere in Armata le nuove artiglierie. Grazie all'estrema facilità di puntamento e alla precisione, i risultati superarono ogni aspettativa. Nella prova generale, effettuata al Lido il 24 agosto, quasi tutti i bombardieri conseguirono un «successo [di mira] inaudito con ogn'altra sorte d'artiglieria sin hora visitata». La flotta veneziana sembrava avere trovato l'arma in grado di spostare a proprio vantaggio l'equilibrio della guerra sul mare.¹⁹

La prova bellica arrivò con la battaglia di Mitilene, combattuta il 20 settembre 1690, quando venti navi di linea veneziane, dodici delle quali armate con cannoni di nuova invenzione, ne affrontarono venticinque ottomane, appoggiate da una mezza dozzina di unità barbaresche. I nuovi cannoni suscitarono molti giudizi favorevoli, ma il loro impatto non fu quello sperato da Sigismondo Alberghetti. Sull'ammiraglia *Rizzo d'Oro* il ventottenne fratello Carlo li diresse con tale abilità e coraggio sotto gli occhi del comandante della squadra, Daniele (4°) Dolfìn da ricevere un attestato di benemerenzà, mentre anche gli altri due ammiragli presenti, Pietro Duodo e Fabio Bonvicini si mostrarono entusiasti dell'invenzione. Tuttavia i tre facevano dei distinguo che in parte ne ridimensionavano l'impatto. Dolfìn apprezzò soprattutto la velocità di caricamento, mentre Duodo segnalò che si erano potute sparare solo pochissimi proiettili cilindrici esplosivi, perché da Venezia ne erano arrivati non più di cinquantaquattro: il ritardo accumulato in primavera nelle prove comparative con i pezzi di Richards si era dimostrato particolarmente grave. Duodo, e anche Bonvicini, erano in ogni caso contrari all'impiego dei proiettili esplosivi, temendo che potessero fare più danno alle proprie unità che al nemico – una serie di misteriose esplosioni avvenute in passato sulle navi veneziane non rendeva popolare la presenza a bordo di simili ordigni. Soprattutto, nessuno pensò di usare i cannoni di nuova invenzione a grandi distanze. Grazie al suo nuovo sistema di mira e alla facilità di puntamento dei prezzi, Alberghetti riteneva di poter colpire una nave che navigasse a sei nodi anche ad una distanza di due miglia (quasi 3.500 metri). A quella gittata un cannone normale avrebbe impiegato approssimativamente trenta secondi per far arrivare la palla sul bersaglio, considerando il tem-

¹⁹ ASV, *Senato Mar*, filza 741, 26.4.1698; filza 742, 15.5.1698 e all.ti; filza 743, 21.6.1698, all. nota materiale s.d.; filza 767, 16.9.1702, all. Provveditori alle Artiglierie 26.4.1698; all. lett. Capitano Generale da Mar Giacomo Corner 10.6.1698.

po necessario al puntatore per allontanarsi a distanza di sicurezza dal pezzo, al suo aiutante per accendere la miccia, al fuoco per discendere la lumiera e innescare la carica, e alla palla per portarsi sul bersaglio. Nel frattempo la nave avrebbe percorso 50 passi (87 metri), sicché se si fosse mirato alla sua prua ed essa fosse stata lunga 24 passi (120 piedi, 42 metri), il colpo sarebbe caduto almeno 26 passi (45 metri) a poppa; e non c'erano punti di riferimento per puntare in deflessione davanti alla prua. Per questo i capi bombardieri sparavano a distanze così ravvicinate che non era quasi necessario puntare i pezzi. Per loro il fattore più importante non era la mira, ma il coraggio e il sangue freddo necessari per trattenere fino all'ultimo il tiro. I cannoni di nuova invenzione potevano invece essere maneggiati e puntati «come moschetti» da tre soli uomini. Mentre il primo puntava stando in linea con il pezzo, il secondo lo brandeggiava seguendo le sue indicazioni e il terzo dava fuoco alla miccia, senza che la mira fosse sospesa, rimanendo tutti al sicuro dal rinculo. In questo modo, il tempo di tiro poteva essere enormemente ridotto: era quasi un'anticipazione del concetto di mira continua, introdotto dall'inglese Percy Scott nel 1898 e che segnerà l'inizio della più importante rivoluzione nelle artiglierie imbarcate dall'arrivo dei cannoni sulle navi nella seconda metà del XV secolo.

I pochissimi proiettili esplosivi a disposizione e la mancanza delle tavole predisposte da Sigismondo per il tiro a lunga distanza fecero invece preferire il tradizionale tiro ravvicinato. Le testimonianze raccolte, anche tra i turchi, parlavano di vascelli ritiratesi con enormi fori nelle sovrastrutture, causati soprattutto dai cannoni di nuova invenzione della *Rizzo d'Oro*, i cui proiettili cilindrici avevano attraversato entrambe le fiancate; tuttavia la distanza troppo breve aveva impedito che essi arrivassero con un angolo di caduta tale da sfondare non solo l'opera morta della prima fiancata, ma anche quella viva sulla fiancata opposta, uscendo sotto la linea di galleggiamento e affondando con ogni probabilità la nave colpita. La limitata resistenza offerta dall'opera morta aveva anche impedito che i pochi proiettili esplosivi venissero sufficientemente rallentati ed esplodessero all'interno dello scafo, un problema analogo a quello incontrato

due secoli dopo dai proiettili perforanti contro le navi prive di corazzatura.²⁰

Mitilene fu l'ultima battaglia del conflitto, terminato agli inizi del 1699. I cannoni di nuova invenzione furono ritirati dalla flotta e nel 1701 andarono a rafforzare le difese a mare di Venezia, in conseguenza delle tensioni create in Adriatico dalla guerra di Successione spagnola (1701-1714). Poi finirono in magazzino, anche a causa della morte, nel 1702, del loro inventore, che sospese una serie di nuove prove che forse ne avrebbero fatto apprezzare a pieno le caratteristiche.²¹ I cannoni vennero riscoperti solo con lo scoppio della seconda guerra di Morea (1714-18). Presi alla sprovvista dall'attacco ottomano, i veneziani nel febbraio del 1715 decisero in fretta e furia di imbarcarli nuovamente sulle navi pubbliche, provvedendoli sia di proiettili cilindrici in ferro, esplosivi e vuoti, sia in pietra. Furono effettuati nuovi tiri di prova con un pezzo da 120, che ne confermarono la facilità di caricamento e la precisione, anche a notevoli distanze. Furono anche sparati tre proiettili cilindrici esplosivi, la cui miccia era accesa dalla vampa dello sparo: due esplosero come previsto, il primo attraversando la tavola che simulava il bordo di una nave e incendiando gli affusti di artiglieria posti dietro di essa, il secondo incendiando la tavola che simulava il bordo opposto, e lasciando particolarmente impressionati gli osservatori presenti.²² Le navi ricevettero questa volta anche i cannoni da 200, originariamente pensati solo per le galeazze, e una dotazione di otto cannoni di nuova invenzione (due da 200 e sei da 120) divenne lo standard per le navi di primo rango.

I cannoni trovarono impiego nella prima battaglia navale della nuova guerra, combattuta l'8 luglio nel canale di Corfù, dopo che l'isola era stata attaccata da un corpo di spedizione ottomano appoggiato dalla flotta. Lo scontro fu un successo per la flotta veneziana, che riuscì a ristabilire le comunicazioni con la piazzaforte di Corfù, e molto del merito fu attribuito ai cannoni di nuova invenzione, sebbene nessuno dei proiettili cilindrici fosse stato riempito di esplosivo. Proiettili esplosivi furono im-

²⁰ Sulla battaglia di Mitilene e sull'impiego dei cannoni di nuova invenzione, cfr. Candiani, *I vascelli della Serenissima*, pp. 398-402.

²¹ Candiani, *I vascelli della Serenissima*, pp. 488-489.

²² ASV, *Senato Mar*, filza 833, 23.2.1715 e all.ti.

piegati nelle tre battaglie combattute nel 1717 (dove furono sparati un totale di quasi 1.300 proiettili cilindrici, parte in pietra e parte in ferra), ma senza che ci fossero risultati evidenti sulle navi nemiche. Adesso inoltre tutti si trovavano d'accordo che i cannoni fossero troppo corti per il combattimento sottovento, dato che la fiamma dello sparo rischiava d'incendiare le attrezzature della nave che li utilizzava. Essi avevano inoltre denunciato una certa lentezza di tiro, dovuta soprattutto al fatto



che la leggerezza del pezzo lo rendeva instabile al momento dello sparo, determinando un tempo più lungo per rimetterlo in batteria. Non è comunque chiaro quanto questi difetti fossero reali e quanto invece fossero dovuti alla poca esperienza degli uomini impiegati ai pezzi, visto che una crisi numerica negli equipaggi delle navi veneziane aveva determinato una frettolosa raccolta di personale inesperto. Queste critiche non impedirono peraltro l'imbarco dei cannoni di nuova invenzione anche sulle nuove navi di linea di secondo rango che stavano per entrare in servizio. Si tratta-

va di unità da 60 cannoni, che avrebbero dovuto essere in grado sia di sostenersi nella linea da battaglia durante la guerra, sia di ricoprire con maggiore facilità delle navi di primi rango i futuri compiti del tempo di pace. Le nuove navi ebbero anzi dieci cannoni di nuova invenzione (quattro da 200 e sei da 120), contro gli otto previsti per le navi di primo rango da 70-80 cannoni.²³

I cannoni di nuova invenzione trovarono il loro ultimo impiego operativo nei tre giorni di combattimenti avvenuti al largo di Capo Matapan dal 20 al 22 luglio 1718, ma le fonti non fanno nessun commento sul loro

²³ Candiani, *I vascelli della Serenissima*, pp. 519, 551, 556.

impiego. La loro importanza agli occhi delle autorità veneziane venne comunque confermata nel dopoguerra da un decreto del Senato del 1725, ispirato alle esperienze del recente conflitto, ed essi figurano sulle liste di armamento delle navi di linea veneziane almeno fino alla metà del secolo.²⁴

Per concludere, si può dire che i cannoni di nuova invenzione diedero alla flotta da battaglia veneziana un'arma potenzialmente rivoluzionaria, ma che, per una forma di prudente conservatorismo tipica delle marine nei decenni a cavallo tra Sei e Settecento, essi non ebbero l'impatto previsto e sperato dal loro inventore. I comandanti veneziani non li impiegarono né con proiettili esplosivi né alle grandi distanze immaginate da Alberghetti. Alle ridotte distanze di tiro dell'epoca, i cannoni si limitarono a sparare grossi proiettili inerti, sovente di pietra, capaci di creare forti danni alle unità nemiche, ma incapaci di domare le massicce strutture dei vascelli di linea. In questo campo i turchi, impiegando semplici proiettili di pietra che potevano essere di un calibro ancora maggiore di quello dei cannoni di nuova invenzione, sembrano aver ottenuto risultati migliori. Bisognerà attendere più di un secolo perché i proiettili esplosivi siano adottati in via definitiva dalle marine europee: allora, grazie alla tecnologia fornita dalla prima Rivoluzione industriale, essi troveranno una risposta nell'adozione della corazzata, innescando una lotta tra cannone e corazzata che durerà fino al definitivo abbandono della nave da battaglia dopo la Seconda Guerra Mondiale.

²⁴ ASV, *Senato Militar*, filza 3, 22.11.1725 e all.ti.



Officiers des vaisseaux, Officiers des galères *Les Cadres de Marine en France de 1643 à 1669*

par Roberto Barazzutti ¹

L'histoire de la marine française a connu de notables progrès depuis une trentaine d'année. Notre connaissance sur les officiers de marine du XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles s'est notamment enrichie des travaux menés par Michel Vergé-Franceschi², que complètent des études régionales, et quelques récentes biographies³.

Toutefois, il n'existe pas d'étude consacrée aux officiers de la période 1643-1669. Le choix de départ de cette étude correspond aux décès en peu de temps du cardinal de Richelieu le 5 décembre 1642 et du roi Louis XIII le 14 mai 1643. La Reine Anne d'Autriche exercera alors la régence au nom de son fils Louis XIV. L'année 1669 constitue une année char-

¹ Cet article se base sur mon master de 1995, dont une communication a été faite en 1997 et publié par la SFHM en 1999 dans le n°39, augmenté et corrigé par mes recherches menés depuis. Les chiffres sont parfois différents de ceux indiqués, et pourront encore évoluer car nous poursuivons ces recherches.

² Michel Vergé-Franceschi, André Zysberg et Marie Christine Varachaud « Qui étaient les capitaines du Roi-Soleil ? », *Revue Historique*, n°582, 4^{ème} trimestre 1992, p. 311-338 ; Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers Généraux de la Marine royale*, thèse de doctorat d'Etat ès- lettres, multigr., Paris X-Nanterre, 1987, Paris, éditée à la Librairie de l'Inde, 7 volumes, 1990 ; *Id.*, *Mémoires du marquis de Villette-Mursay*, Paris, Tallandier, 1991 ; *Id.*, *Marine et Education*, Paris, CNRS édition, 1991.

³ Quelques exemples de biographies récentes de marins du temps de Louis XIV : Philippe Hrodej, *Jacques Cassard. Armateur et corsaire du Roi Soleil*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002. Daniel Dessert, *Tourville*, Paris, Fayard, 2002. Patrick Villiers, *Jean Bart. Corsaire du Roi Soleil*, Paris, Fayard, 2013. Jean-Yves Nerzic, *Duguay-Trouin. Armateur malouin, Corsaire Brestois*, Editions H&D, Milon-La-Chapelle, 2012. Il faut rajouter les actes du colloque de Granville sur les Amiraux publiés partiellement dans la revue d'histoire maritime n°12, Presses Universitaires Paris Sorbonne ainsi que l'étude de Frédéric d'Agay, *La Provence au service du roi (1637-1831). Officiers des vaisseaux et des galères*, Paris, chez Honoré Champion, 2011.

nière pour la marine avec la nomination le 7 mars de Jean Baptiste Colbert comme Secrétaire d'Etat à la marine, trois mois avant la disparition dans la nuit du 24 au 25 juin du duc de Beaufort⁴, Grand-Maître chef et surintendant général de la navigation et commerce de France qui sera suivi par le rétablissement d'un Amiral de France le 12 novembre, qui plus est mineur⁵, laissant le champ libre à Jean Baptiste Colbert et au Roi Louis XIV pour poursuivre la modernisation et la réforme de cette marine royale⁶.

Malgré ces limites, le corpus reste vaste⁷ et le champ d'étude infini. Notre étude se limitera à aborder quelques aspects à savoir : l'existence ou pas d'une homogénéité sociale et géographique ; la formation et le déroulement du service des officiers, le service du Roi n'étant pas sans offrir certaines récompenses mais aussi sources de contraintes diverses. Cependant, il est indispensable avant tout de décrire l'organisation du commandement de la marine entre 1643-1669.

⁴ Michel Vergé-Franceschi, *Le Masque de Fer*, Paris, Fayard, 2009

⁵ Louis Bourbon comte de Vermandois né en 1667, fils bâtard du Roi et de Mme de La Vallière.

⁶ Un premier parallèle peut être fait avec l'armée royale qui connaît aussi une réforme dans son encadrement. Hervé Drévilion, *L'Impôt du Sang. Le métier des armes sous Louis XIV*, Paris, éditions Tallandier, 2005.

⁷ Dans notre corpus, nous incluons les capitaines de vaisseau, de frégate, brûlot, de flûte et de port ainsi que ceux des galères et galiotes. Le nombre dépasse les 518 personnages, sans qu'il soit possible de faire un recensement exact et précis. En effet, il n'existe pas de liste fiable des officiers de marine. Celle établie par Laffillard au 18^{ème} comporte des manquements et des imprécisions empêchant l'identification de nombreux officiers, désignés par un nom de seigneurie. Par exemple, le chef d'escadre du Montade est en réalité George Le Post de Montade, un normand. Claude Bouhier, « L'amiral du Montade un homme de Mazarin ou un grand marin méconnu (1610-1648) », *Revue Historique des Armées*, n°1, 1996, p. 3-11. Enfin, il faut ajouter que des documents (actes notariés, armorial, nobiliaire) signalent qu'un tel est officier de marine sans que l'on puisse corroborer ce point par d'autres sources. Ex : Jean et Elzear Sabran sont indiqués capitaines de galère en 1656 et 1659.

I Le commandement sous les derniers Grand Maître de la Navigation.

La marine française comprend jusqu'en 1748, une marine dite à voile composée de vaisseaux, frégates, brûlots etc. et une marine à rames comportant essentiellement des galères mais aussi des galiotes, chacune ayant sa propre hiérarchie.



De 1627 à 1669, la marine à voile est dirigée par un Grand-Maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France. Ce titre crée par Richelieu, qui en est le premier détenteur, remplace l'Amiral de France ainsi que les autres amiraux, permettant ainsi à Richelieu d'exercer son pouvoir sur presque tout le littoral du Royaume. Son successeur sera son neveu Maillé Brézé jusqu'à sa mort à intervenue à Orbetello en 1646. La Reine Anne d'Autriche assure cette fonction jusqu'à ce qu'elle

le cède à César Bourbon duc de Vendôme, fils bâtard d'Henri IV, en 1650⁸. Ce dernier obtient la survivance de la charge au profit de son fils le duc de Beaufort. Maillé-Brézé et le duc de Beaufort sont les seuls Grand-Maîtres à diriger des flottes et à naviguer. Le Grand Maître de la Navigation est entouré de tout un personnel comportant des secrétaires et intendants, mais le commandement de la flotte ou d'escadres est souvent délégué à des lieutenants généraux où des chefs d'escadre.

Les premiers lieutenants généraux des armées navales apparaissent le 1^{er} octobre 1652 (le commandeur de Neuchèze) et le 6 mars 1654 (le chevalier Paul). Il arrive parfois que des lieutenants généraux de l'armée ou des mestres de camp reçoivent des commandements identiques à ces derniers pour une période déterminée : La Meilleraye est dit lieutenant générale de vaisseau et galère en 1646, le duc d'Estrades en 1647, ou

⁸ Le prince de Condé convoitait cette charge.

Henri Massué Ruvigny en 1666⁹. Ce dernier n'a aucune intention de diriger la flotte et laisse la direction de celle-ci à Abraham II Duquesne, chef d'escadre depuis 1647.

A peine nommé, le cardinal de Richelieu instaure la même année les premiers chefs d'escadre¹⁰. Chacun porte le nom d'une province : Normandie, Guyenne et Bretagne (1627), auquel s'ajoute en 1635 celui de Provence puis en 1647, les dignités de chef d'escadre de Flandres et de Catalogne. Au cours du XVII^e siècle, d'autres chefs d'escadre en titre de province sont créés et pourvus. Ce n'est qu'en 1728, que les chefs d'escadre seront dits chefs d'escadre des armées navales. Chef d'escadre ne correspond pas un grade mais une dignité. On est promu chef d'escadre par des provisions et non une commission comme pour un capitaine. Il existe une exception à cela. Lors de la période qui court de 1650 à 1661, certains capitaines de vaisseau sont nommés chef d'escadre temporairement: Guillaume d'Alméras reçoit un brevet de chef d'escadre par le duc de Vendôme en 1650, Edme Certaines chevalier de Villemoulins en 1653, son frère Pierre seigneur de Fricambault en 1654, Mathurin Gabaret en 1655. Le Roi qui a alors besoin de commandants fidèles pour les quelques escadres qui sont armées, récompensera la fidélité de ceux-ci en les choisissant pour devenir chef d'escadre en titre comme Guillaume d'Almeras en 1662 ou Mathurin Gabaret qui obtient en 1663.

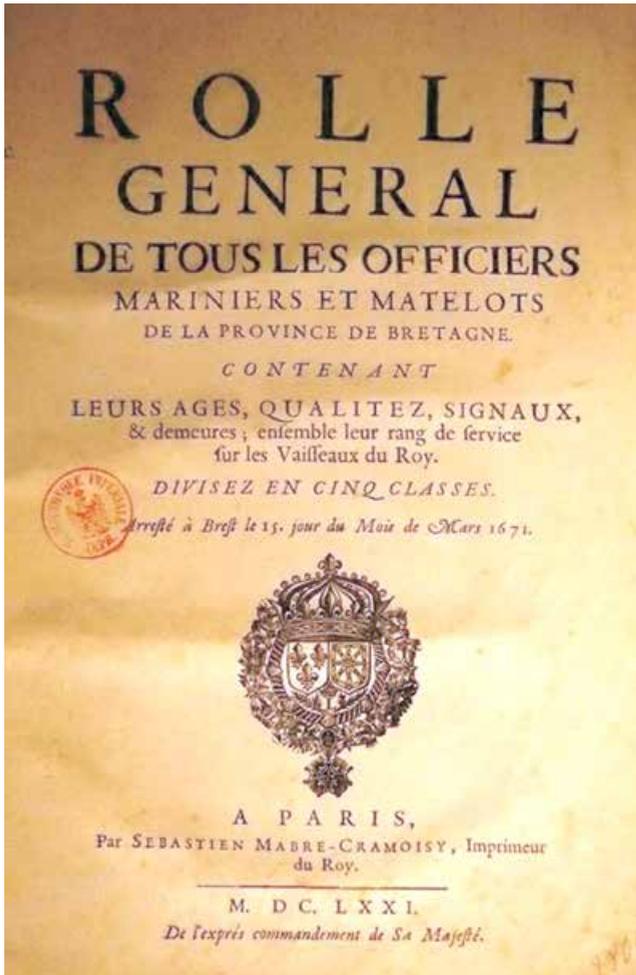
Le règlement du 22 juillet 1647 définit les fonctions en mer du chef d'escadre : il est chargé de diriger la flotte, et quand il est à terre de défendre les côtes, et les ports. Dans le règlement daté de 1641, Théodore Mantin et Amador de La Porte fournissent une description du chef d'escadre « idéal ». Il doit avoir une grande expérience de la guerre et de la

⁹ Archives Nationales, O/1/4 f°293-294 la commission donnée le 10 octobre 1652 au comte de Montesson, maréchal de camp, en tant que lieutenant général d'artillerie et de marine. On ne tiendra pas compte du cas de François de Lopes (et non de Lopis) marquis de Montdevergue, mort en 1672, mestre camp de cavalerie qui fut lieutenant général et amiral des Mers de l'Inde d'octobre 1665 à mars 1667 ; tout comme Jacob Blanquet de La Haye (1621-1677), originaire de Pithivier, qui est désigné parfois amiral de l'escadre de Perse 1670-1672.

¹⁰ Sur une étude des chefs d'escadre, Roberto Barazzutti, "Etude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715)", *Revue d'histoire Maritime*, n°12, 2010, p. 119-152.

navigation ; savoir prendre les bonnes décisions mais aussi posséder une bonne connaissance des peuples voisins, de leurs ordres de combat et des différents types de navires qu'ils utilisent. Le chef d'escadre doit être juste, bon observateur et bon diplomate. Il doit tout traiter avec les capitaines en se faisant respecter.

Le capitaine de vaisseau reçoit une commission du Grand-Maître puis



un brevet par le Roi à partir du 12 novembre 1669. Même si à partir de 1631, les capitaines de vaisseau sont entretenus, c'est à dire qu'ils perçoivent un traitement du Roi même lorsqu'ils sont à terre, ils ne constituent pas un corps permanent. La commission peut être limitée dans le temps et n'est pas renouvelée automatiquement, d'où un laps de temps qui peut s'écouler entre deux emplois dans la marine. Deux cas parmi d'autres illustrent cette réalité: Nicolas Gargot est capitaine de vaisseau de 1648 à 1651, puis de 1662 à 1664 ; Jacques Carel de

Méautrix occupe la même fonction de 1648 à 1653 et de 1663 à 1666. Ce mode de recrutement est à l'origine du grand nombre de capitaines pour cette période. Mais pas seulement. La comparaison des listes établies par

François Maurice Laffillard (1687-1754) avec celle des capitaines navigants a permis de faire paraître certaines surprises. Isaac de Benserade (1612-1691), est un écrivain renommé en son temps, protégé du cardinal de Richelieu et de Mazarin, ami de Maillé-Brézé. Ce dernier lui donne une commission de capitaine en 1646, lui permettant de percevoir une gratification, constituant un complément de revenu, sans avoir embarqué sur un navire¹¹. Maillé-Brézé mort, Benserade ne perçoit plus rien et disparaît des registres des dépenses de la marine. Quant au chevalier de Monteclerc, Laffillard nous dit qu'il est capitaine de vaisseau de 1634 à 1643. A partir des documents conservés à l'ancien cabinet des titres, il est fort probable que ce chevalier soit Louis de Monteclerc, chevalier de Malte, fils cadet d'Urbain de Monteclerc conseiller d'Etat. Les sources consultés n'indiquent pas un commandement d'un quelconque vaisseau ou navire du Roi, juste qu'il était capitaine dans le régiment de Vaisseau qui porta aussi comme nom Cardinal-Duc, Cardinal Richelieu puis de Marine. Il est possible que ces capitaines puissent prendre le commandement d'un navire comme l'indique une ordonnance tardive du 20 décembre 1669. Le règlement du 5 juillet 1670 enlève la possibilité aux officiers des régiments Royal-Marine et Amiral la possibilité de devenir des officiers de marine, ce qui suppose que certains avaient changés d'armes¹².

Le capitaine de vaisseau est secondé par des lieutenants, des enseignes (dont la création est antérieure à 1665) et des sous-lieutenants dont on trouve les premières traces en 1648¹³. Ce ne sont pourtant pas les seuls officiers sévissant dans la marine à voile. Il y a des capitaines de frégates vers 1643 soit peut de temps après que celles ci fassent leur apparition

¹¹ Isaac de Benserade tirait une partie de ses revenus de la charge de maître des Eaux et Forêts de Lyons-La Forêt qu'il avait héritée de son père.

¹² J R M Malaizé, *Essai historique et chronologique sur les Troupes de la Marine depuis leurs origines jusqu'à nos jours*, Brest, Edouard Anner, 1853 et Gabriel Coste, "Les anciennes troupes de la marine (1622-1792)", *Revue maritime et coloniale*, Paris, 1896.

¹³ Une ordonnance du 8 mai 1665 prévoit que les soldats et les officiers embarqués obéiront au capitaine puis jusqu'aux enseignes de galères ou de vaisseau sauf à terre. En 1648, les sous lieutenant de vaisseau sont Querven l'aîné et Querven le jeune qui perçoivent 400 livres.

dans la composition de la marine royale¹⁴, sans oublier des capitaines de brûlot ou de flûte, des grades toujours attribués à des roturiers (ce ne sera qu'en 1703 ou l'on rencontrera le premier officier noble nommé à ce grade).



La galère La Royale a Marsiglia, 1679

Le corps des galères est indépendant de celui de la marine à voile. Il dispose de ses propres services administratifs et à la tête se trouve un Général des Galères¹⁵. Sur notre période, on trouve comme détenteur de cet office Armand Vignerod du Plessis de 1642 à 1661, François Créqui du 11 juillet 1661 au 11 mars 1669 mais Louis Victor de Rochechouart

¹⁴ Les premières frégates apparaissent dans la marine de guerre française vers 1636-1637. La Ferté est dit capitaine de frégates en 1643, Daniel Bontemps en 1647. Il y a ensuite en 1652 Besnard, Louis Geidon, Thimoléon Hotman de Fontenay et en 1665-1666 Barbault, Charles Bardet du Boisneau, François Beaulieu, Isaac Chadeau de la Clocheterie et quelques autres.

¹⁵ La charge de général des galères était vénale, les différents acquéreurs de l'époque ont déboursé entre 200 et 500 000 livres tournois.

vicomte de Vivonne assure la fonction par interim à partir de 1665 puis de façon définitive 11 mars 1669. Le général est secondé par un ou plusieurs lieutenants généraux (le bailli de Forbin, le commandeur de Vincheguerre, le bailli de Souvré). En effet, ce n'est que le 1er janvier 1674 qu'est instauré définitivement le grade de chef d'escadre des galères¹⁶. Toutefois, il existe des précédents dans lesquels certains personnages ou officiers sont désignés comme tel en vertu d'une commission ou d'un brevet temporaire. En 1603, dans un acte notarié parisien, Ambroise Lomellini, un génois qui vient de louer ses services au roi de France Henri IV¹⁷, est qualifié de chef d'escadre des galères du Roy. Dans le règlement de 1647 cité, il est évoqué ce chef d'escadre des galères sans que l'on sache qui remplissait cette fonction. Le 26 septembre 1652, Du Plessis de La Brossardière se voit octroyer un brevet provisoire de chef d'escadre des galères¹⁸, mais cette escadre est celle du prince de Mourgues, autrement dit, le prince de Monaco dont l'entretien et la location revient au Roi de France.

Le cas d'Ippolito Centurione est quant à lui particulier¹⁹. Né en 1631 à Gênes, son père Francesco est un vaillant amiral qui avait commandé les

¹⁶ Il y en aura 36 de 1674 à 1748, date de la disparition du corps des galères.

¹⁷ Ambrogio Lomellini génois nommé en 1597 gentilhomme ordinaire de la chambre du Roi. En 1602 le nonce papal informe qu'il a perçu 120 000 livres pour la construction et la maintenance de 4 galères et le contrat signé en février 1603 prévoit en réalité que ce nombre sera de 6 unités pour 180 000 livres, mais aussi des dispositions sur la fourniture de galériens et que Lomellini disposera 2 mois par an des galères pour ses propres affaires. Il perçoit jusqu'en 1613 son *stipendio*. David Buisseret, « The French Mediterranean Fleet under Henri IV », *Mariner's Mirror* n°1, 1964, p. 300-301. Un autre génois Fédérico Spinola dirige une escadre des galères à la même époque mais sous drapeau espagnol. Randal Gray, « Spinola's Galley in the Narrow Seas 1599-1603 », *Mariner's Mirror* n°64, 1978, p. 71- 83.

¹⁸ Archives Nationales, Fond Marine C/1/267 pièce 128. Ce brevet est signé par le Roi et Le Tellier, secrétaire d'Etat à la Guerre et à la marine du Levant.

¹⁹ Sur ce personnage voir le dictionnaire de biographie italien, le livre de Luca Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2003, p. 192-193 ainsi qu'André Zysberg, *Les Galériens du Roi. Vie et destin de 60 000 forçats sur les galères de France 1680-1748*, Paris, Seuil, 1987, p. 288-290. Sur le service des nobles italiens dans les armées, voir l'étude fondamentale de Grégory

galères pontificales de 1609 à 1620, en tant que lieutenant général. De 1655 à 1660, Ippolito Centurione arme et dirige plusieurs navires contre les Barbaresques. En 1661, à la tête de 7 vaisseaux, il entre au service de l'Espagne comme chef d'escadre, participant aux campagnes contre le Portugal. Ippolito Centurione avait été approché par Mazarin en 1658 mais ce n'est qu'en 1669 qu'il entre au service de la France. Après enquête, le contrat est signé en novembre. La commission datée du 11 décembre 1669 lui donne la qualité de « capitaine général d'escadre » mais il devra obéir au duc de Vivonne ou à son lieutenant général²⁰. Ippolito Centurione acquiert en 1672 un congé, n'ayant pu réaliser le contrat étant alors en conflit avec le duc de Vivonne et les officiers sous ses ordres (La Mothe-Vialard et Felix de la Reynarde) et s'en plaint à Colbert. Ce dernier ordonne au duc de Vivonne le 14 août 1671 de les interdire, mais ils seront réintégrés comme l'indique une lettre du roi à Vivonne le 27 novembre 1671²¹.

Pour diriger une galère, plusieurs voies s'offraient pour y parvenir au capitaine de galère, ou capitaine de la marine au Levant: le don par le Roi d'une galère (ex pour Scudery en 1643) ; l'achat ou la construction d'une galère dont le coût varie entre 27 et 73 000 livres tournois comme dans celui de la *Pilliere*. En 1642, à la mort de monsieur de Cabris, le Roi donne alors le commandement de sa galère au sieur de La Pillière. En échange, il doit payer 15 000 livres aux héritiers de monsieur de Cabris. Le sieur de La Pillière n'est pourtant pas propriétaire de la galère. Ni lui, ni ses héritiers ne peuvent prétendre « aucune récompense de ladite charge de capitaine à l'avenir, soit qu'elle vint à vaquer par sa démission ou par quelque'autres manières ». Cette opération se rapproche à celle concernant certaines unités de l'armée dont Hervé Dré villon a bien démontré le mécanisme²². Ici aussi, il apparaît que la cession d'une galère

Hanlon, *The Twilight of a military tradition. Italian aristocrats and european conflicts 1560-1800*, London, University College London Press, 1998.

²⁰ Il semble que le traité définitif soit signé le 13 décembre 1669.

²¹ Jean Cordey, *La Correspondance de Louis Victor de Rochecouart et de Vivonne général des galères de France pour l'année 1671*, Société de l'Histoire de France, Paris, 1911, p. 89 et 123.

²² Hervé Dré villon, *op. cit.*, p. 179-211.

n'est possible qu'avec l'autorisation du Roi, le contrôle de ce dernier, car la galère procure un bénéfice à son propriétaire. Le duc de Richelieu, qui en possède 5 en 1648, perçoit les rémunérations en tant que capitaine de chacune d'elle. Cette singularité explique que souvent la galère porte souvent le nom de son propriétaire: la *Baillibaude*, l'*Aiguebonne*, la *Montolieu*. Cette pratique cessera le 12 février 1660, le roi dorénavant étant propriétaire de toutes les galères et sera le seul à pouvoir nommer les officiers, d'où la « royalisation » du corps des galères préconisée par le bailli de Forbin dès 1651²³. Les capitaines propriétaires n'exercent pas obligatoirement à bord et se font remplacer par des lieutenants souvent provençaux²⁴. Abel Servien prend François Colin seigneur Janet neveu du bailli de Forbin; Beaulieu seigneur de Ruze prend Gaspard Villages; le marquis de Ternes à Paris prend Comminges de la Ferrière. Ils ne font que suivre le modèle royal: il n'existe pas de capitaine de la galère *Réale*, juste un lieutenant qui fait office de capitaine de cette galère et a le même rang que le capitaine de galère²⁵. Ici tout comme parmi les vaisseaux, les galères possèdent des sous-lieutenants²⁶ et des enseignes des galères²⁷,

²³ Claude Petiet, *Le bailli de Forbin. Lieutenant général des Galères, un chevalier de Malte dans la marine de Louis XIII*; Paris, Editions Lanore, 2003.

²⁴ Citation de Paul Masson. Il manque une étude sur les officiers de marine et des galères sous Louis XIII.

²⁵ On retrouve ici la même situation que concernant les unités de l'armée et Maison du Roi pour lequel le Roi est le commandant en titre.

²⁶ Selon Augustin Jal, glossaire nautique volume 2, il existe des sous lieutenant de galère sans possibilité de dater réellement leur première apparition. Parmi les comptes de la galère *d'Ornano* de 1641, on rencontre Frédéric de Nouveau qui perçoit la somme de 500 livres en tant que sous lieutenant de galère. Aux Archives Nationales, la liste que se trouve dans le fond Marine C/1/150 répertorie un sous-lieutenant de galère qu'en 1642. En 1664 apparaîtra le sous lieutenant de la *Réale*.

²⁷ La création de ce grade est antérieure à 1665 où une ordonnance du 8 mai prévoit que les soldats et les officiers embarqués obéiront au capitaine puis jusqu'aux enseignes de galères ou de vaisseau sauf à terre. Toutefois, la liste des officiers aux Archives Nationales, fond Marine C/1/150, ne fournit qu'à partir du 20 mars 1681 des enseignes de galères, de la *Patronne* et de la *Réale*.

auquel il faut ajouter les capitaines de galiote²⁸. L'ampleur du corps des officiers des galères se poursuivra par la suite par la création d'autres grades²⁹.



Les galères dans la rade et le port de Marseille

Force est de constater que depuis 1627, une hiérarchie tend à se mettre en place aussi bien parmi les galères que parmi les vaisseaux, avec des similitudes dans les grades, signe d'une volonté de rationalisation et de

²⁸ En 1652, l'armée navale comporte 5 capitaines de galiote : Carly, Boudet, Lileau, Pineau et Riboullot. Il faudra attendre par la suite 1668 pour que d'autres capitaines de galiote soient nommés : Foresta, Grimaldi de Bueil, Bouthillier de Rancé.

²⁹ En 1670 est instauré le grade de lieutenant et de sous lieutenant de la *Patronne*, en 1693 celui de capitaine-lieutenant. Nous n'avons pas trouvé de date pour celui de capitaine de la *Patronne*.

centralisation entre les mains du pouvoir royal qui se poursuit après 1669. Le cadre étant posé voyons maintenant qui était ces officiers entre 1643 et 1669 et notamment d'où venaient ils, d'où provenaient ils?

II Des origines géographiques et sociales diversifiées.

Il peut paraître de prime abord étonnant d'aborder les origines géographiques et sociales des officiers. Cette démarche, résultant de l'influence sur notre réflexion des travaux de Norbert Elias et de Michel Vergé-Franceschi, révèle certaines divergences avec la vision d'un officier de marine, roturier nourrit aux embruns de la mer³⁰.

L'origine géographique des officiers a été déterminée pour plus de la moitié du corpus³¹. La faible part des officiers étranger est, à l'inverse de ce qu'on rencontre dans l'armée, une caractéristique de la Marine et ce quel que soit la période³². La France partage ce point avec d'autres pays comme l'Angleterre et les Provinces-Unies. En dehors du cas d'Ippolito Centurione déjà évoqué, il y a un dénommé La Houssaye, apostillé comme originaire de Zurich, capitaine de brûlot en 1668. Il se retire en 1674, mais il est rétabli en 1675 sans jamais par la suite semble-t-il servir. Outre ces quelques cas, quelques officiers descendent de familles naturalisées entre le XV^e siècle et XVI^e siècle ayant des origines corses (les Vincheguerre³³, les Ornano), génoises (les Foresta naturalisés en 1513, les Fiesque), savoyarde (les Thiballier de Thurelles naturalisés en 1533).

La seconde caractéristique parmi les origines géographiques des officiers de marine, c'est la part non négligeable cette fois de ceux d'origine terrienne. Plus de 31% de ceux-ci proviennent d'une province sans frontière maritime, notamment du Centre et du Sud-Est de la France. Ces

³⁰ Norbert Elias, *The Genesis of Naval Profession*, édité par Rene Moelker et Stephen Mennell, Dublin, University College of Dublin Press, 2007.

³¹ 267 sur 520.

³² 12 capitaines des vaisseaux étrangers sont recensés sur la période 1670-1715. Michel Vergé-Franceschi, André Zysberg et Marie Christine Varachaud *art cit.* p. 330.

³³ Michel Vergé-Franceschi, sur les Vincheguerre article et informations aimablement transmise.

hommes sont essentiellement présent parmi les officiers du corps des vaisseaux, donnant 51 capitaines de vaisseau soit 34% du total pour 1643-1669³⁴; 169 soit près de 51 % sur la période 1670-1715. Nombre d'entre eux appartiennent à l'ordre de Saint Jean de Jérusalem³⁵, où ont pu bénéficier d'un soutien de par le rôle joué par le clientélisme. Dans une lettre écrite le 3 mai 1669 à son frère Louis Victor Rochechouart comte de Vivonne, Madame de Thiange le félicite de sa nomination et lui glisse un mot en faveur du commandeur de Chastellux (un bourguignon) pour qu'il obtienne la lieutenance générale des galères ainsi qu'il accorde une grâce ou protection demandé par la nourrice du roi pour son fils qui sert en mer depuis longtemps³⁶. Jean Baptiste Colbert n'est pas en reste, favorisant la carrière de membres de sa famille, de celles apparentées ou liées à la sienne comme les Renart d'Amblimont³⁷.

³⁴ L'origine géographique a été déterminée pour 149 capitaines de vaisseau entre 1643-1669 et 332 pour 1670-1715.

³⁵ Selon Françoise Riou-Perennes, le nombre de chevalier de Malte, originaires del a France de l'intérieur, et ayant servi dans la marine royale entre 1626 et 1715, est de 49%. En second on trouve les Provençaux avec un tiers des effectifs, suivi des Normands (7%) et des Bretons (4%). Voir son article « Chevaliers de Malte, provençaux et marins du Roi au XVII^e siècle »; in *Méditerranée, Mer Ouverte*, Actes du colloque de Marseille de 1995, édités par Christiane Villain-Gandossi, Louis Durteste et Salvino Busuttil, 1997, p. 169-181.

³⁶ Selon toutes vraisemblances, il s'agit de La Giraudière le Jeune capitaine de vaisseau de 1662 à 1669. En effet, l'une des premières nourrices du roi Louis XIV, s'appelle Elisabeth Ancel épouse de Jean Longuet sieur de la Giraudière, procureur du roi, originaire de l'Orléanais. Il existe au château de Versailles une peinture de Charles Beaubrun daté des environs de 1640 dans laquelle on voit cette dame avec le roi emmailloté dans ses bras.

³⁷ Plusieurs membres de la famille Colbert servent dans la marine : Gabriel Colbert de Saint-Pouange, chevalier de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem, capitaine de vaisseau de 1660 à 1662 ; Antoine Martin bailli de Colbert fils de Jean Baptiste, aussi chevalier de Malte, capitaine de vaisseau et de galère, mort brigadier du roi en 1689 ; François Colbert de Saint Mars qui terminera sa carrière comme chef d'escadre ad honores. On ne peut oublier l'action de Charles Colbert du Terron cousin germain de Jean Baptiste Colbert, qui sera commissaire et intendant de la marine. Michel Vergé-Franceschi, *Colbert. La politique du bon sens*, Paris, Petite Bibliothèque Payot, 2005, p. 430-438. Roberto Barazzutti, « Bourguignons et Nivernais officiers de marine et corsaires des rois Louis XIII et Louis XIV », dans *Nivernais et Marines*, Actes du colloque du 23-24

Le clientélisme n'est pas l'apanage des officiers originaires de la Champagne, la Bourgogne, de l'Auvergne et autres provinces de l'intérieur ; elle profite autant aux officiers originaires des provinces maritimes, qui constituent 69% du corpus des officiers. Un examen plus fin de cet ensemble d'officiers montre l'existence de différences tant dans les effectifs que dans les emplois occupés, selon que l'on appartienne à l'une des trois façades maritimes du royaume (Nord, Atlantique et Méditerranéen).



Arsenal des galères à Marseille, 1666

Les officiers originaires des provinces proches de la Méditerranée ont un quasi monopole sur les emplois parmi les galères. En dehors de quelques parisiens, bourguignons, on trouve trois normands, Beaulieu de Béthomas, Hourdet, et La Motte Viala (?) ; un breton (Julien de Montigny), deux poitevins (Comminge de la Férrière et François de Mesgri-gny) et deux picards (les frères Thumery de Boissize). En 1680-1681, Jean Baptiste Colbert décida d'interdire aux Provençaux l'accès au nouveau grade d'enseigne de galère et à celui d'écrivain des galères signe

octobre 2009, Guérigny, Les Amis du Vieux Guérigny et le Centre d'Etudes de la Métallurgie Nivernaise, 2010, p. 63-80.

qu'ils occupaient presque la totalité des grades de ce corps³⁸. En 1680, sur 29 capitaines de galères, ils sont 13 provençaux. En 1692, les provençaux sont au nombre de 20 sur les 37 capitaines et lieutenants de la *Réale* et de la *Patronne*. Cependant, tous les Provençaux ne serviront pas exclusivement parmi des galères.

De nombreux officiers originaires de la façade méditerranéenne serviront dans la marine à voile : 24 capitaines de vaisseau proviennent du Comtat Venaissin, de la Provence ou du Languedoc³⁹, contre 36 nommés entre 1670 et 1715, soit 17% de l'ensemble des capitaines de vaisseau contre près de 11% pour la période suivante. Certains de ces officiers réussissent à finir leur service du roi comme officier général de la marine : le chevalier Paul (qui sera lieutenant général des armées navales), Guillaume d'Alméras, le chevalier Garnier, Jean Baptiste Valbelle et Cuers de Cogolin qui seront chefs d'escadre.

Malgré tout, les emplois dans la marine à voile sont principalement occupés par des officiers originaires des façades septentrionale et atlantique de la France. Reprenons le cas des capitaines de vaisseau, sur les périodes 1643-1669 et 1670-1715 dont nous avons résumé les éléments dans le tableau suivant⁴⁰ :

³⁸ « Officiers et personnel des Galères » par Michel Vergé-Franceschi in *Dictionnaire du Grand Siècle*, sous la direction de François Bluche, Paris, Fayard, 1990 ; voir aussi les ouvrages de Paul Bamford et d'André Zysberg. Nous travaillons actuellement à l'étude du corps des officiers des galères, au travers des chefs d'escadre.

³⁹ Pierre Ampérage sieur de la Borde en 1646, Pierre de Grasse en 1663, Esprit Raffellis de Rus en 1662, Cyprien Chabert, Guillaume d'Alméras, Isaac Bencerade (le poète en 1646), Bidault de Salenoves ; Charles Clapier de Collonge, Jacques Cuers de Cogolin, Jean Estienne, Germain Forbin, Jean Louis Forbin Gardanne, Louis Forbin Gardanne ; César Martin, Pierre Montolieu, le chevalier Paul, Gabriel Ponteves Buous, Thomas Albert Riqueti, Thomas de Chateauneuf, Jean Baptiste Valbelle, 4 membres de la famille Valbelle Meyrargues.

⁴⁰ L'échantillon porte sur 140 capitaines de vaisseau pour 1643-1669 et 332 pour 1670-1715.

Capitaine de vaisseau	1643-1669	%	1670-1715	%
Bretagne	9	6,4	30	9
Normandie	23	16,4	43	12,9
Poitou	13	9,3	19	5,7
Aunis-Saintonge	22	15,7	36	10,8

Tous connaissent un accroissement numérique, mais cette évolution est plus forte parmi les Bretons qui voient leur nombre tripler alors qu'il double pour les Normands. Saintonguais et Poitevins constituant des viviers secondaires après 1670. Peut on parler d'un basculement des emplois vers la façade septentrionale, voir d'une concentration de ceux originaire de l'Atlantique vers des emplois de moindres rang ? Cela reste difficile à prouver à défaut d'avoir une représentation graphique pour la période post 1669, comme nous l'avons établi pour la période 1643-1652 qui nous a permis de montrer un certain équilibre entre les officiers originaires de la façade septentrionale (Bretagne aux Flandres) et ceux Atlantique (Vendée au Pays-Basque) jusqu'en 1652, suivie d'un écart qui se creuse au profit de ceux des régions Atlantique sauf lors de la guerre de Dévolution. Cette problématique reste ouverte tout comme celle sur les origines sociales.

Définir l'origine géographique d'une famille s'est parfois révélée ardue, elle l'est encore plus quand l'historien s'intéresse aux origines sociales. La détermination sociale n'a été possible que pour 223 officiers. Près de deux tiers d'entre eux appartiennent à la noblesse⁴¹, notamment celle dite ancienne (dont les origines sont antérieures au XIV^e siècle). Cinq provinces fournissent le gros de cette noblesse militaire maritime: la Normandie, le Poitou, la Provence, l'Auvergne et la Champagne⁴². Ces

⁴¹ Frédéric d'Agay indique que 65% des familles provençales ayant donnés un officier de marine au 17^{ème} appartiennent à la noblesse (quel que soit l'ancienneté de cette noblesse) et que 70% des officiers provençaux sont nobles. Frédéric d'Agay, *op.cit.*, p. 118. Parmi les capitaines de vaisseaux de 1669 à 1715, il est constaté que 46,1% de ceux ci sont de noblesse ancienne ou récente ; 23,9% naissent roturier mais meurent noble et qu'en définitive seul 30% resteront roturier. Michel Vergé-Franceschi, André Zysberg et Marie Christine Varachaud *art cit.*, p. 320.

⁴² Une répartition légèrement différente est donnée dans par Michel Vergé-Franceschi, André Zysberg et Marie Christine Varachaud *art cit.*, p. 336.

officiers nobles sont souvent les premiers à exercer une fonction d'officier de marine : seul 18 sur 70 ont un père dont la profession est en relation avec la mer. Pour le reste, l'essentiel des métiers exercés par leurs pères a trait à celui des armes (24 cas) où une fonction administrative, judiciaire comme officier d'un gouvernement local.



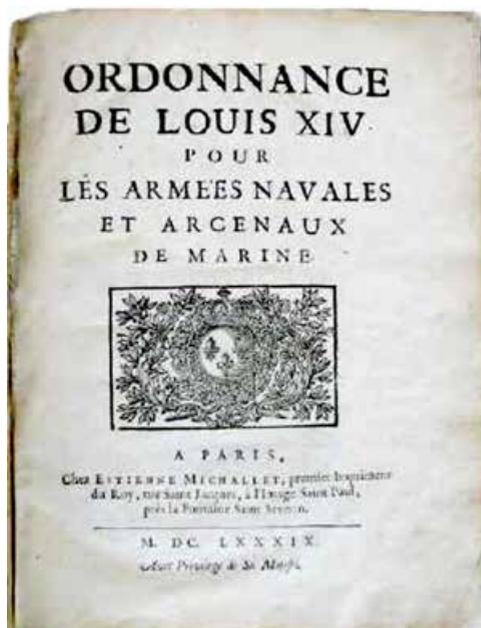
Arsenal des galères à Marseille

Comment expliquer cette présence nobiliaire conséquente⁴³ ? Plusieurs éléments tant sociaux qu'autres concourent à cela. Ainsi, l'aspect financier et économique a pu jouer dans cet attrait de la noblesse. En effet à partir de 1631, les capitaines et lieutenants des vaisseaux sont entretenus par le Roi et perçoivent une rémunération. La vénalité des offices ne concerne que quelques fonctions (Général des Galères par ex), beaucoup moins que dans l'armée. Les aspects psychologiques et sociaux du service en mer restent significatifs. Le service en mer offre l'occasion de se distinguer dans un combat tant en mer que sur terre. Les opérations de la marine française entre 1643 et 1669 ont comporté de nombreuses opérations terre : celles sur les côtes italiennes en 1646-1647 (Porto-Longone

⁴³ Voir la notice Noblesse et Marine par Michel Vergé-Franceschi, in *Dictionnaire d'Histoire Maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, p. 1049-1053.

et Piombino)⁴⁴, les opérations de soutien à Candie en 1669 ou bien celle de 1664 à Gigery⁴⁵.

Une dernière particularité peut expliquer cette présence nobiliaire : la volonté depuis Coligny et Richelieu, de professionnalisation du métier d'officier de marine et d'ennoblissement des affaires relatives à la mer. Les rois Louis XIII et Louis XIV confirment par des édits en 1626 et 1669 que l'activité du commerce maritime ne dérogeait pas au statut de la noblesse. Concernant la marine de guerre, à partir du XVI^e siècle une évolution est en cours : la fonction du capitaine ne se limite plus au commandement des hommes embarqués (militaires) mais aussi à celui du navire (technicien)⁴⁶. En 1662, le duc de Beaufort écrit à propos du choix de Massé et de Gombault comme capitaines : « *Enfin, Monsieur,*



⁴⁴ L'article 8 du règlement du Roi du 22 juillet 1647 précise que le sieur Fontenay de Rollet capitaine de vaisseau servira comme mestre de camp lors du débarquement. Guillaume d'Almeras se trouve à la tête de 1500 marins pour cette opération. En 1646, Le Post de Montade, le chevalier La Ferrière et Charbonneau de l'Eschasserie, Fricambault et de Moulin dirigent des troupes lors de la prise de Porto-Longone et de Piombino.

⁴⁵ La question se pose par ailleurs si la marine n'est pas considérée comme étant plus prestigieuse que l'armée. Le 27 janvier 1664, le Roi écrit à l'archevêque d'Ambrun (ambassadeur en Espagne) « *il semble d'ailleurs que les forces navales sont censés estre beaucoup plus nobles que celles de terre parce qu'il y a toujours plus de gloire ou il y a plus de peril...* ». Il faut voir aussi les règlements concernant les saluts qui indiquent souvent que ce sont les forteresses qui sont obligées de saluer les premiers.

⁴⁶ Le terme capitaine dont l'étymologie latine est *caput*, signifie celui qui commande d'où le commandement s'exerce sur les hommes d'armes. Voir la Notice dans le *Dictionnaire d'Histoire Maritime* sous la direction de Michel Vergé-Franceschi.

étant tout deux de très basses naissances, ils ne peuvent pas soutenir le poids de leurs charges »⁴⁷. Il ajoute « *ce qui est bien nécessaire à la marine est d'y faire entrer des gens de qualité qui ayent du bien. Cela pare bien la marchandise et avec l'expérience de bons lieutenants, le service s'en fait mieux* ». Dans une lettre daté du 29 juillet 1669, Jean Baptiste Colbert écrit qu'il faut « *élever des jeunes gens de bonne famille dans les emplois de la marine* ». Peut on interpréter cette phrase et notamment « *des jeunes gens de bonnes familles* » comme un programme de la part de Colbert d'attirer des jeunes de familles nobles ou de bonnes familles bourgeoises ?

Seignelay sera un ministre plus exigeant que son père sur les origines sociales, mais les Pontchartrains reviendront par pragmatisme sur ce point: ils nommeront Jean Bart et Duguay-Trouin, des roturiers, chefs d'escadre ! Sur la période 1669-1715, la part des capitaines de vaisseau d'origine roturière s'élève ainsi à 54% du total. Pour notre période, il est impossible de donner de chiffres étant donné les limites des sources. Ces officiers roturiers partagent des traits communs qui est d'être presque tous originaire d'une province maritime et d'avoir un père exerçant majoritairement une profession en relation avec la mer: 8 sont fils d'un capitaine d'un navire de commerce ou de guerre ; 4 d'un armateur ; 2 d'administrateurs de la marine.

Pendant longtemps, l'historiographie a fait de l'opposition officier noble/officier roturier, une caractéristique de cette marine. Ceci est typique d'un faux problème, d'un faux débat. Certes les origines sociales influent sur le service, mais ce n'est pas une particularité typique à la France⁴⁸, ni à la marine⁴⁹. Des heurts existent, seulement ils restent des

⁴⁷ Ces deux officiers seront cassés comme d'autres du fait qu'ils appartiennent à la clientèle de Nicolas Fouquet.

⁴⁸ Sur les chefs d'escadres des vaisseaux de 1627 à 1715, soit moins de 80 personnes, on compte une douzaine seulement d'officiers roturiers ou ayant été anoblis : Jean Bart, René Duguay-Trouin, Jean Ducasse, les membres des familles Duquesne (3) et Gabaret (2), Job Forant, le chevalier Paul, Jacques Le Roy Dumé d'Aplemont. En Angleterre durant la Restauration (1660-1688), l'âge moyen pour un *tarpaulin* à la nomination de capitaine est de 39 ans contre 25 pour un *gentleman*. John Davies, *Pepy's Navy, Ship, Men en Warfare 1649-1689*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008; *id.*; *Gentlemen and*

conflits plus de personne, de clan qu'un affrontement entre deux ordres sociaux. En 1641, le commandeur de Vincheguerre ne s'entend pas avec l'archevêque Escoubleau de Sourdis, et il n'est pas le seul car il est suivi par plusieurs officiers des galères⁵⁰. Les années 1640-1650 sont le théâtre



d'une opposition entre la famille des Vincheguerre et leurs alliés contre celle des Forbin. La carrière d'Abraham II Duquesne est émaillé d'incidents avec toutes sortes d'officiers nobles ou roturiers, qu'ils soient catholiques (le chevalier Paul) ou protestants (Mathurin Gabaret).

Malgré ces dissensions, considérer la noblesse comme étant une structure complètement cloisonnée, imperméable est une erreur. Des modalités d'agrégation existent permettant par un processus

parfois long cette état de noblesse, par l'acquisition de charges anoblissantes, des alliances diverses, où des usurpations et par l'adhésion aux codes et valeurs nobiliaires. Les enquêtes menées sous le règne de Louis XIV ont permis à certaines familles de confirmer leur noblesse (Alméras,

Tarpaulins. The Officers and Men of the Restoration Navy, Oxford, Clarendon Press, 1991.

⁴⁹ Sur 164 lieutenants généraux français de l'armée de Louis XIV dont on connaît les origines : 8 bourgeois, 13 anoblis récemment, 43 anoblis entre XVI-XVII siècle, 42 noblesse remontant XIV-XV siècle et 72 noblesse avant 1300. André Corvisier, *Les Hommes, la guerre et la mort*, Paris, Economica, 1985.

⁵⁰ Claude Petiet, *Le Roi et le Grand-Maître*, op.cit., p. 356-368.

Des Ardents) et d'autres devant payer alors une amende⁵¹. On croise des familles qui se revendiquent, à tort, d'appartenir à la noblesse. C'est le cas des Nesmond, des Renart d'Amblimont, et bien d'autres. Cette démarche ne fonctionne pas parfois comme pour les Beaulieu installés à Rouen qui font établir une généalogie remontant au Haut Moyen-Âge. D'Hozier indiquera dans la marge de celle-ci une phrase montrant qu'il n'est pas dupe de cette manœuvre grossière⁵².

Au vue des éléments évoqués, l'officier de marine, est tant un noble qu'un roturier. Reste un aspect qui n'apparaît pas parmi les études sur les officiers de marine, mais qui constitue un topos de celles concernant l'officier de l'armée sous Louis XIV : le service des armes est destiné au cadet de la famille même dans la marine. Nous en sommes venu à cette conclusion en agrégeant les données contenues dans les généalogies, armoriales, nobiliaires et autres, qui nous ont permis d'établir ce tableau dans lequel apparaît que rarement l'officier de marine est l'aîné des garçons.

Place de l'officier par rapport à ses frères	Famille Noble	Famille Anoblée et Roturière
Aîné	20	7
Cadet	37	11
Troisième	19	3
Quatrième	12	0
Cinquième	4	1
Sixième	4	1
Septième à neuvième	3	0

Doit-on y voir là le signe, d'un projet chez certaines familles ? Il est impossible d'y répondre tant toutes les informations concernant des officiers manquent. D'autre part, certains éléments viennent polluer ce classement tel que le fait que des officiers de marine soient des chevaliers de Malte.

⁵¹ Nicolas Truchot de Bellegranges verse une amende de 100 livres ainsi que son neveu Jean sieur des Forgettes pour avoir pris le titre d'écuyer. Ils quittèrent leur titre et demandent d'être exemptés de l'amende. Lettres d'Argouges du 17/10/1668 à Colbert.

⁵² BNF Nouveau d'Hozier 31, dossier famille Beaulieu.

Force est de constater qu'à ce stade, l'ensemble des officiers de marine ne constitue pas un corps totalement homogène. L'officier de marine est un français, cadet de famille noble ou roturière, originaire d'une province maritime dans 2/3 des cas. Reste à connaître la formation et le service au Roi de ces hommes.

III De multiples formes de formation.

Au travers de sources différentes, il apparaît que l'apprentissage débutait très tôt pour certain de ces hommes. Plusieurs familles, tant nobles



que roturières, ont choisit de faire naviguer dès leur plus jeune âge de jeunes hommes afin qu'ils acquièrent des connaissances dans la navigation, la construction navale, la direction d'un navire, sous la direction d'un membre de la famille ou d'une relation de celle-ci.

Prenons le cas d'Abraham II Duquesne. Il embarque avec un frère aîné sur la flottille dirigée par Augustin de Beaulieu destinée à rejoindre l'Indonésie actuelle en 1619-1621. Selon que l'on choisisse comme date de naissance de cet officier 1604 ou 1610, il avait alors entre 9 et 15 ans ! En 1671,

alors lieutenant général des armées navales, il appareille sur son navire avec comme enseigne de vaisseau son fils Henri âgé de 9 ans. Dans

presque toutes les autres croisières, il fait embarquer sur ses navires l'un de ses fils ou de ses neveux⁵³. Chez les Gabaret, nous retrouvons un schéma identique que chez les Duquesne. Mathurin Gabaret, fils d'un armateur, obtient en 1636 une commission de capitaine de vaisseau. En 1646 il a à ses côtés sur son navire son fils Jean en tant qu'enseigne. L'année d'après ce sera Louis Gabaret, cousin « éloigné », âgé alors de 13 ans, qui fait partie de l'équipage du *Saint-Jacques*. Il servira encore sous ce dernier comme lieutenant en 1657. Il faudra ajouter aussi les deux autres fils de Mathurin : Mathurin II et Nicolas qui seront sous ses ordres entre 1659 et 1665.

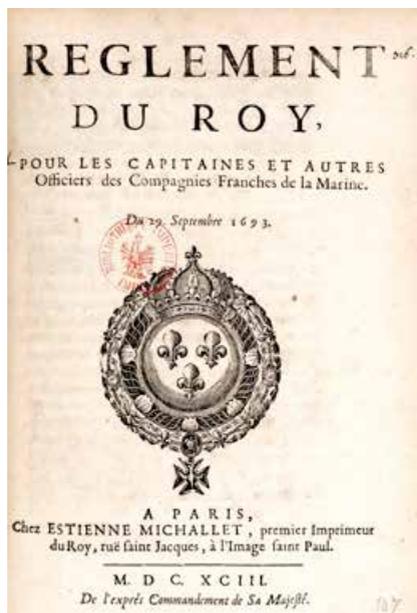
L'embarquement très jeune existe aussi parmi les galères : Louis de Montolieu est lieutenant sur la galère de son père en 1665 à 17 ans. Devenu chef d'escadre des galères, il emmène avec lui son propre fils Louis Victor perpétuant ainsi la tradition. Jean-Baptiste Valbelle a 9 ans quand il embarque en compagnie de son frère aîné sur la galère paternelle. Lors de la bataille de Vado, ils seront blessés alors que leur père et plusieurs cousins y perdront la vie. Après avoir effectué ses caravanes comme chevalier de Malte, Jean Baptiste sert en tant que lieutenant sur la galère dirigée par son frère en 1641 et 1642. Quand en 1646, il est nommé capitaine de galère à la suite de la mort de son frère, Jean Baptiste Valbelle possède déjà 10 années d'expérience dont 9 faites sous la direction d'un membre de sa famille et le reste dans l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem.

L'ordre militaro-religieux de Saint-Jean de Jérusalem est installé à Malte, d'où le surnom de Maltais ou de chevaliers de Malte parfois employés pour les désigner. Pendant longtemps, l'historiographie a vu dans cet ordre une filière formatrice de cadres, expliquant le recrutement élevé parmi ces membres pour la marine royale, mais certains historiens, et non des moindres, mettent en doute cette opinion d'un ordre distribuant un enseignement naval et maritime⁵⁴.

⁵³ Michel Vergé-Franceschi, *Abraham Duquesne*, Paris, Edition France Empire, 1992.

⁵⁴ Pour Claire-Eliane Engel dans *Les Chevaliers de Malte*, « Malte sert d'école navale aux cadets de la noblesse de France, soit qu'ils restent au service de l'ordre, soit qu'ils entrent dans la marine royale ». Cette opinion n'est pas partagée par Michel Fontenay, voir le colloque « *Quand voguaient les galères* », 1990, p. 270-273. Nous sommes d'accord avec sa position. Aucune étude à notre connaissance ne vient corroborer le fait

Ces formes d'instruction pratique ne sont pas les seuls enseignements. Il n'est pas unimaginable de penser que des enseignants, des écoles où des



institutions, dispensaient des cours de navigation, en mathématique et autres matières utiles comme cela existaient aux Pays-Bas, tel à Dieppe l'enseignement de l'abbé Denys aux pilotes hauturiers. Depuis la fin du XVI^e siècle et le début du XVII^e siècle, l'imprimerie a permis l'essor des récits de voyages, ainsi que la diffusion des cartes, portulans et autres traités techniques⁵⁵. En 1643, le père Fournier publie sa célèbre *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*. Ce livre est une véritable bible des connaissances maritimes à l'époque du cardinal de Richelieu. Il sera réédité en 1667 et constitue un des

manuels employés par les écoles d'hydrographie.

Ces établissements sont prévus par le code Michau du 15 janvier 1629, mais il faut attendre 1666 pour qu'ils soient mis en place. C'est à cette date que s'ouvre au Hâvre la première école d'hydrographie. Le 2 mars 1666, Colbert songe à établir des écoles dans des villes comme Saint-Malo, Bordeaux, Montpellier et même Paris. Mais tous ne sont pas d'accord avec cette position. Pour Guillaume d'Alméras, tirer les enseignes des collèges et des académies serait vain. Il préconise un apprentissage par la mer, avec des leçons d'escrime et de mousquet. Quant à

qu'il y ait eu une volonté et les structures pour former spécialement des chevaliers de l'ordre au service en mer. Certes il faut relever que parmi ces chevaliers, certains survécurent à un naufrage sachant « nager » selon les sources, alors que l'enseignement de cette matière n'interviendra qu'au 18^{ème} parmi les gardes de la marine. Citons les cas du chevalier de Verdilles et de Tourville.

⁵⁵ Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi, *La France et la mer au siècle des grandes découvertes 1492-1592*, Paris, Tallandier, 1993, p. 211

Nicolas Arnoul⁵⁶, il propose un recrutement analogue à celui pratiqué en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas, où les capitaines sont choisis, d'après lui, « *sur la réputation qu'ils s'acquièrent dans les vaisseaux marchands où il se trouve des occasions aussi chaudes que dans la guerre* »⁵⁷.

Alors que le cardinal de Richelieu ne réussit pas instaurer ces écoles d'hydrographie, il sera néanmoins l'instigateur de ce qui deviendra bien plus tard l'École Navale. Le 28 janvier 1627, il instaure les « Seize jeunes Gentilshommes ». Ces jeunes hommes doivent « *être instruits à la marine et à la navigation* ». Le cardinal décide de les confier à trois maîtres entretenus, rémunérés par le roi. À côté de ces Seize jeunes Gentilshommes, il crée les Gardes de Cardinal dès octobre 1626, appelés plus communément, les Gardes du Grand-Maître. Ils seront 53 de 1626 à 1646, 100 de 1646 à 1660, puis 54 de 1661 à 1664, et de 56 à 70 entre 1665 et 1669. Ces différentes unités n'ont fourni à notre connaissance aucun des officiers ou capitaines de vaisseau durant cette période. On a toutefois le cas d'un officier de galères : Antoine Grille d'Estoublon est enseigne des gardes du cardinal avant de devenir capitaine de galère en 1634. Ces gardes constituent plus une troupe d'appoint, employés lors d'un abordage ou d'un débarquement. Après la mort du duc de Beaufort, ces gardes vont constituer le noyau des gardes de l'amiral, puis avec la création d'autres compagnies termineront par former les gardes de la marine créés en 1686. Apparaît ici les prémises d'une école navale qui cependant ne fournira qu'un officier général sous Louis XIV : Court de la Bruyère nommé en 1715 chef d'escadre⁵⁸.

La décennie 1660 est celle aussi de certaines expérimentations visant à recruter et former des cadres pour la marine. C'est ainsi qu'entre 1662 et 1666, plusieurs compagnies de mousquetaires du Roi sont embarquées afin de les amarer, dans l'espoir de pouvoir y recruter des officiers pour

⁵⁶ Nicolas Arnoul (1608-1674) qui fut intendant général des galères en 1665 puis intendant de marine en 1673.

⁵⁷ Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation... op.cit.*, p. 120

⁵⁸ Un seul garde de l'étendard devient officier général de la marine de Louis XIV, c'est Claude Forbin, *Mémoires du comte de Forbin*, présentation par Micheline Cuénin, éditions Mercure de France, p. 33-34

la marine. L'expérience semble avoir été un échec. Au moins une dizaine continueront dans cette voie et deviendront des capitaines de vaisseau : un seigneur de La Roquefontiez nommé en 1669 et cassé en 1675 ; Jacques Cohornes (1634-1715), marquis de Palun, capitaine de brûlot en 1666, puis capitaine de vaisseau de 1675 à 1683 ; Beaulieu de Tivas et Pierre Gravier tous les deux nommés capitaines de vaisseau en 1665. On peut ajouter Jacques Barrin de La Galissonnière (1646-1737) mousquetaire du Roi en 1663-1664, enseigne de vaisseau en 1669 mais capitaine de vaisseau qu'en 1677.

Ce ne sera pas la seule solution visant à renforcer cette instruction. Par ordonnance du roi en date du 22 mars 1669, faisant suite à une demande des officiers et du duc de Beaufort en date du 24 janvier 1668, il est décidé de donner un emploi à des officiers surnuméraires. Dorénavant, sur tout vaisseau de guerre, un capitaine de vaisseau est aidé d'un capitaine en second, et les lieutenants et les enseignes en pied sont secondés par des lieutenants et des enseignes en second. Une dernière façon existait d'acquérir une expérience maritime : elle consistait à embarquer en tant que volontaire⁵⁹. César Martin en 1642 et Nicolas Gargot en 1647 apparaissent comme tel mais cette modalité est plus fréquente après 1669, notamment au cours de la guerre de Hollande (1672-1678). C'est par le biais du volontariat que ces deux officiers entrent dans la marine et y font carrière.

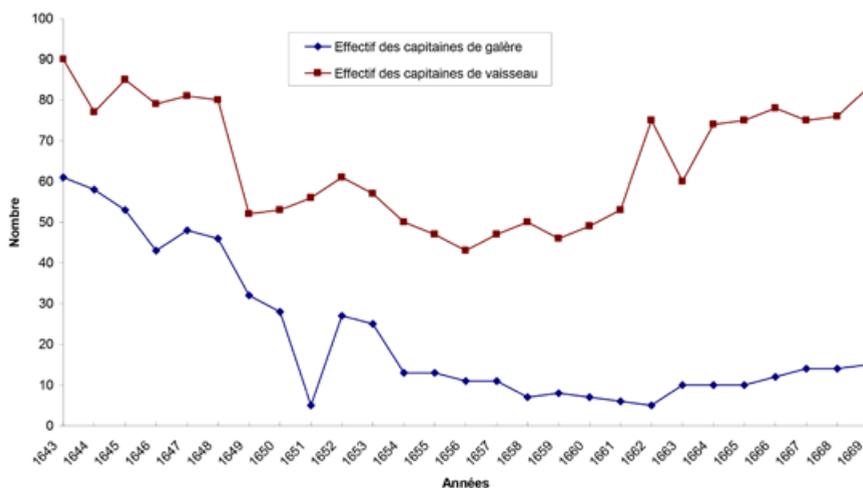
IV Un service du Roi morcelé.

Sous l'Ancien Régime, celui qui voulait faire profession dans les armées ou de la marine, ne parlait pas de carrière mais de service du Roi. Un officier est au service du roi, il ne peut le quitter que s'il est inapte, malade, mort ou sur autorisation du roi.

Quel était le service des capitaines de galère et des capitaines de vaisseau ? Avant tout, examinons l'importance numérique de ces officiers.

⁵⁹ Il semble que le volontariat ne soit pas tout le temps accepté. Des interdictions existaient à partir de 1661 et notamment en 1668 et 1669 (édit du 23 mars).

Comparaison entre le nombre de capitaines de galère et de vaisseau



Les effectifs de ces deux grades ont été résumés dans le graphique suivant.

La courbe concernant l'effectif des capitaines de galères montre une chute en 1651, suivit d'un regain éphémère sur 1652-1654 puis de nouveau d'une baisse. Il faut y voir ici une rupture provenant des informations consultées, car cela est en inadéquation avec le nombre de galères existantes, même si celles-ci n'étaient pas en état d'être armées⁶⁰. Son évolution resterait descendante, mais lissée jusqu'à la rupture de l'année 1660 qui sera marquée par la prise de contrôle du Roi sur les galères et la destruction de plusieurs d'entre elles pour inaptitude⁶¹.

Les effectifs des capitaines de vaisseau paraissent assez élevés comparés aux nombres de navires armés durant la période: ils résultent de la multiplicité des commissions mais aussi des biais relatifs que nous avons déjà évoqués. L'analyse montre qu'elle reste représentative des événements qui frappent le pays. La chute de 1648-1649 reflète l'impact de la Fronde et des difficultés financières du royaume en ces temps troublés.

⁶⁰ Entre 1652 et 1657, des galères sont entretenues par la ville de Marseille afin de protéger les navires de commerce. Le manque constant d'argent est cause d'un certain délabrement qui fait qu'en 1660 sur les 20 galères présentes lors du passage du Roi, seul 9 seront considérées en bon état. En 1657 il n'y a que 1700 galériens pour 13 galères soit 130 par la galère alors que ce navire en nécessite 260. Ainsi seul 6 galères pourront être armées en 1657.

⁶¹ Plusieurs capitaines seront licenciés et il est prévu de leur verser une compensation financière.

Cette guerre civile a entraîné une certaine scission dans la marine, comme cela sera le cas en Angleterre entre 1648 et 1660⁶². Des capitaines serviront dans le camp des frondeurs (le chevalier Thibault de la Carte, Rabesnières-Treillebois, Charles Abzac seigneur de Cazenac) d'autres voire quitteront le service de la marine pour servir en tant que corsaire ou dans l'armée⁶³. Guillaume d'Alméras dira « *Personne n'ignore que les désordres des guerres civiles ont supprimés la marine en France. Qui est celui de toute la marine qui n'a pas interrompu le service plus que moi? Depuis 1648 jusqu'en 1660, personne n'a été plus à la mer de trois fois. Duquesne a été douze années sans aller à la mer* »⁶⁴.

La remontée des effectifs se dessine à partir de 1656-1659, entrecoupée par une chute en 1662-1663. En dehors d'une erreur de saisie des données ou de la fiabilité des informations des documents, cette chute peut être le résultat de la chute de Nicolas Fouquet. La clientèle de ce dernier dans la marine était nombreuse : elle comprenait le commandeur de Neuchêze lieutenant général des mers du Ponant, le maréchal de Créqui général des galères, et des capitaines. A la suite de son emprisonnement, le maréchal de Créqui sera exilé sur ses terres à Marines dans le Vexin. Des capitaines sont cassés tels que Massé et Gombault. En observant, la fin de service des capitaines de vaisseau, l'année 1662 est la seconde année la plus importante sur la période avec 32 départs ou autres contre 33 en 1648⁶⁵. Les autres années sont 1665 et 1669. Pour cette dernière année l'explication, se trouve dans la décision du Roi en date du 12 novembre de choisir dorénavant les officiers, mettant fin au service de plusieurs

⁶² Bernard Capp, *Cromwell's Navy. The Fleet and the English Revolution 1648-1660*, Oxford, Clarendon Press, 1989.

⁶³ Sur la guerre de course, Roberto Barazzutti, "Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVIIe siècle, Revue d'histoire maritime, n°13, PUPS, 2011, p. 251-286.

⁶⁴ Guillaume d'Alméras sera de ceux qui quitteront la marine en 1650 en devenant mestre de camp de cavalerie, pour revenir à la marine en 1658, ou 1657 selon une autre source.

⁶⁵ Dans autre, j'inclus les officiers qui ont obtenu une promotion comme chef d'escadre soit quelques rares cas.

jeunes officiers entrés entre 1664 et 1666 dans la marine, exception de Pierre Castel dont la première commission date de 1654 et César Martin de 1655, soit 14 et 15 ans entre les deux commissions.

En effet, l'historien commettrait une erreur en disant que ces deux officiers ont été cassés, c'est à dire licenciés, après 14 et 15 ans de service. Calculer une durée de service est impossible en l'état des sources et des modalités de recrutement. Une confiance trop aveugle dans les informations de la liste Laffilard nous a amené à prendre pour argent comptant ces informations. Il n'empêche que les éléments chiffrés fournis dans notre étude initiale doivent être pris que comme un ordre de grandeur, un indicateur de ce service. Nous avons calculé une durée moyenne inférieure de 11 ans pour les officiers des galères : 1/3 des officiers effectuent un service supérieur à 11 ans, un autre tiers entre 6 et 10 ans et le dernier tiers moins de 5 ans. Cette durée moyenne est moindre à celle que nous avons pu calculer pour les officiers en service après 1670. Quelles raisons conduisent à cette faiblesse du service ? On ne peut qu'établir des hypothèses. Des raisons financières (le coût d'achat des galères ?), des raisons personnelles (santé, opportunité dans l'armée, frustration comme cela semble être le cas pour Luppé de Garranée qui sert sous Louis XIII), la structuration du corps des officiers des galères qui ne prend sa forme définitive qu'après 1670 avec la création de plusieurs grades ainsi qu'une évolution dans le cursus des capitaines de galères.

Le capitaine de galère nommé antérieurement à 1669 occupe dans sa majorité directement ce poste, du fait du système de capitaine propriétaire de sa galère privé. Moins d'une dizaine d'entre eux ont débuté par le grade de lieutenant de galère (David Caze, Fortia de Montréal par exemple), un seul a même été aide-major de la *Capitane* (Clément seigneur du Vivier qui sera capitaine de vaisseau en 1667 avant de devenir capitaine de galère en 1668). Six autres viennent même du corps des vaisseaux comme Comminges de la Ferrière ou le commandeur de Chastellux. Alphonse Fortia marquis de Forville a une carrière tout aussi atypique. Membre des Gardes Françaises en 1659, il est capitaine au régiment de Cravatte en 1667 avant d'être nommé capitaine de vaisseau en 1669 puis de galère la même année. Il ne sera pas le seul capitaine des galères ayant servi auparavant dans l'armée : La Pillière alterne le service dans le corps des galères (1642-1653, 1659-1661) et l'armée (avant 1642, 1654-1659).

Très peu de capitaine pourront escompter dépasser ce grade. En cause: la hiérarchie existante jusqu'en 1674 : il n'y a que quelques lieutenants généraux des galères, les chefs d'escadre des galères étant créés alors. On ne compte que 5 hommes qui seront officiers généraux et 11 qui le seront après 1669 avec le grade de chef d'escadre notamment⁶⁶.

Nom de l'officier	Capitaine en	Année où il devient officier général des galères
Beaulieu bailli de Béthomas	1664	Chef d'escadre en 1680
Clément seigneur du Vivier	1668	Chef d'escadre en 1690
Du Mas seigneur de Manse	1645	Chef d'escadre en 1674
Du Plessis de la Brossardiere	1640	Chef d'escadre en 1652 et 1674
Forbin d'Oppède	1662	Chef d'escadre en 1680
Forbin Janson	1667	Chef d'escadre en 1685
Fortia marquis de Forville	1669	Chef d'escadre en 1696
Grimaldi comte de Bueil	1668	Chef d'escadre en 1698
Le Tonnelier commandeur de Breteuil	1664	Chef d'escadre en 1681
Montolieu	1667	Chef d'escadre en 1688
Savonnieres bailli de la Bretesche	1664	Chef d'escadre en 1680
Villeneuve	1651	Chef d'escadre en 1676
Vincheguerre	1624	Lieutenant général en 1644
Comminges de la Férière	1655	Lieutenant général en 1654
Espinchal baron de Ternès	1634	Lieutenant général en 1662
Forbin grand prieur de Saint Gilles	1634	Lieutenant général en 1639
Jacques Souvré	-	Lieutenant général en 1646 (nommé directement)

La durée de service des officiers des vaisseaux est légèrement plus longue, dépassant les 11 années, même si du fait de la délivrance de commissions, 60% servent moins de 5 ans ; 14% de 6 à 10 ans, et 26 % plus de 10 ans. Ces derniers permettent l'existence d'un noyau solide qui

⁶⁶ Il n'est pas tenu compte du cas d'Henri Bouthillier de Rance, capitaine de vaisseau en 1663, capitaine de galiote en 1672, capitaine de galère en 1673, capitaine de l'arsenal de Marseille le 24 février 1689, chef d'escadre des galères le 1 mars 1701, lieutenant général des galères le 1 juillet 1718, retiré le 3 septembre 1720.

assure une certaine transition dans le service de la marine entre la période des cardinaux (Richelieu et Mazarin) et celle où Colbert aura la main-mise. Illustration parfaite de ce point avec quelques personnages déjà rencontrés : Abraham II Duquesne, Mathurin Gabaret, et d'autres tels que les frères Certaines, Hector Des Ardents capitaine de vaisseau en 1650 et de façon continue à partir de 1657 avant de devenir chef d'escadre en 1672, Jacques Souvré

La mise en place d'une hiérarchie précoce, même non définitivement figée et fixée, a été un facteur favorable au service dans la marine, en offrant notamment plus d'opportunité de promotions⁶⁷. La majorité des capitaines de brûlot et autres flûtes employés alors restent confinés dans cette fonction. Quelques-uns deviendront lieutenant de vaisseau, plus rarement capitaine de frégate ou de vaisseau. Le parcours de Louis Coriton est exemplaire. Maître d'équipage en 1648, il devient capitaine de brûlot en 1665, puis enseigne de vaisseau l'année suivante. Onze ans plus tard, il est nommé lieutenant de vaisseau puis capitaine de frégate le 3 janvier 1682, avant d'être cassé le 7 février 1687. Il sera rétabli lieutenant de port à Port-Louis le 15 août 1690. Cependant, il ne sera pas capitaine de vaisseau comme Michel Brémand, qui capitaine de brûlot en 1665, obtient une commission de lieutenant de vaisseau le 31 mars 1665, avant de devenir capitaine de frégate le 1er janvier 1666, puis capitaine de vaisseau le 31 mai 1669.

De nombreux capitaines de vaisseau ont été comme Michel Brémand moins capitaine de frégate, mais surtout lieutenant de vaisseau⁶⁸. C'est le cas parmi 11% des capitaines de vaisseau de la période. La lieutenance constitue un point d'entrée dans le corps des officiers, le premier grade car très peu aussi ont été enseigne de vaisseau.

Michel Brémand a connu une promotion rapide, qui lui a permis de devenir capitaine de vaisseau, un poste final pour lui comme pour la majori-

⁶⁷ Le règlement du 12 novembre 1669 prévoit que le capitaine de frégate commande au lieutenant de vaisseau mais pas au capitaine de vaisseau. L'ordonnance du 15 avril 1689 lui donne autorité sur le capitaine de brûlot, mais il doit obéir au capitaine de galiote.

⁶⁸ On ne compte que 6 capitaines de vaisseau qui ont été à un moment de leur service enseigne de vaisseau.

té de ses confrères. Très peu pouvait escompter devenir un jour chef d'escadre, ou plus improbable lieutenant général des armées navales. Sur les 124 capitaines de vaisseau français ayant obtenu leur première commission entre 1660 et 1669, douze devinrent chef d'escadre par la suite, soit 10% environ⁶⁹. En 1662 et en 1666, respectivement 27 et 26 officiers reçoivent leur première commission comme capitaine de vaisseau. À chaque promotion, trois obtiennent un brevet de chef d'escadre des vaisseaux : ce sont Panetié, Thurelles Thiballier et Rouxel Medavy de Grancey en 1662 ; Costentin de Tourville, Davy d'Amfreville et Guerousseau du Magnou en 1666. Les officiers généraux ne sont qu'une minorité, et l'accès à ce grade est le mélange de facteurs conjoncturels, sociologiques et politiques⁷⁰. Ceux qui y arrivent, attendent en moyenne 17 années dans la fonction de capitaine de vaisseau : Jean Gabaret devient chef d'escadre 20 ans après sa première commission de capitaine, Job Forant attendra 33 ans, le record étant atteint par Jacques Cuers de Cogolin 49 ans, mais pour Louis La Roche Saint-André ce fût 15 ans, pour François-Louis Rousselet marquis de Chateaurenault 8 ans, Georges Le Post du Montade 6 ans et Joseph de Montigny 5 ans⁷¹.

L'accès à ces dignités intervient souvent à un âge avancé : Jacques Cuers de Cogolin a 73 ans lorsqu'il devient chef d'escadre, Guerousseau du Magnou 63 ans et Mathurin Gabaret 62 ans. Ce phénomène sera plus fréquent sous Louis XV, d'où cette expression employée par Michel Ver-

⁶⁹ En 1634, une promotion a lieu sous le cardinal de Richelieu de 45 nouveaux capitaines de vaisseau. Seuls 3 seront par la suite chef d'escadre et cela la même année en 1640 : Claude de Launay de Razilly, le chevalier de Lange et Joseph de Montigny.

⁷⁰ N.A.M Rodger, « Commissioned Officers' Careers in the Royal Navy, 1690-1815 », *Journal for Maritime Research* [www.jmr.nmm.ac.uk/] July 2001 ; Michel Vergé-Franceschi souligne que seul les plus résistants aux conditions de vie sur mer ont pu, en sus de leur condition sociale, être nommés à ces fonctions : voir Michel Vergé-Franceschi, « *Les Gérontes à la Mer* », dans Christian Buchet (dir.) *L'Homme, la Santé et la Mer* ; Actes du colloque International de 1995 tenu à l'Institut Catholique de Paris, Paris, éditions Honoré Champion, 1996, p. 253-269 et tableaux 1-3.

⁷¹ Même si cette durée paraît longue pour ces officiers, il faut savoir que ceux ayant une commission de capitaine à partir de 1670 devront attendre en moyenne 21 ans avant de devenir chef d'escadre des vaisseaux.

gé-Franceschi pour les qualifier : « *Gérontes à la mer* ». Le tableau ci-dessous résume ce fait.

Age Moyen ou l'on est nommé...					Nombre de cas			
Grades	Av. 1643	1643- 1669	1670- 1715	1716- 1791	Av. 1643	1643- 1669	1670- 1715	1716- 1791
Officiers des Galères								
Enseigne de V.	20	22	22	23	1	10	65	184
Lieutenant de V.	34	25	27	33	1	35	135	261
Cap. de Brûlot	0	42	29	0	0	4	10	0
Cap. de Frégate	0	34	34	23	0	7	65	83
Cap. de Vaisseau	34	32	33	45	28	79	165	335
Brigadier	0	0	0	53	0	0	0	60
Chef d'escadre	50	44	51	62	4	11	57	187
Ltn Gén. des Ar- mées Navales	0	57	54	66	0	5	17	83
Officiers des Galères								
Lieutenant	26	17	29	38	5	1	37	24
Capitaine lieutenant	0	0	39	48	0	0	19	29
Capitaine	32	33	38	51	13	33	42	31
Chef d'escadre	0	38	58	69	0	1	17	15
Lieutenant Gén.	59	53	29	51	2	3	2	2

L'allongement dans l'accession à l'échelon supérieur conduit indubitablement l'historien à s'interroger sur les modalités de l'avancement. Divers facteurs entrent en compte. La promotion peut survenir comme récompense à une où plusieurs actions d'éclat relayées par divers canaux d'informations. En voici un exemple. Dans une lettre destinée à Colbert, le bailli de Bethomas raconte comment il accéda au commandement d'une galère: « *Quand monsieur Paul détacha ledit chevalier de Béthomas avec une chaloupe pour donner chasse à une autre chaloupe ou il y avait 31 turcs dedant, il n'y avait avec ledit chevalier de Béthomas que 5 mousquetaires et le chevalier de Chamilly auquel il commandait. Et Quoy que le nombre fust inégal, et que l'on fust a deux lieues de l'armée, il aborda ladite chaloupe l'espée à la main où il fust tue d'abord 5 ou 6 turcs le reste se jetta à la mer qui furent tous pris, et menées à l'admiral, de cette action 4 mousquetaires Eurent chacun une compagnie dans le Vieux Corps, feu monsieur de Moissac aussy mousquetaire fut fait enseigne au régiment des gardes, le chevalier de Chamilly capitaine de vaisseau (c'est grâce à ce document que nous savons que ce chevalier*

occupe cette charge. Aucun autre document ne le cite, mais il est vrai que le chevalier mourut l'année d'après à Gigery) *et on donna une galère au chevalier de Béthomas, C'est la porte par laquelle il est entré dans le corps des galères...* ». Cette action semble peu importante mais auparavant ce chevalier avait effectué plusieurs actions dangereuses de ravitaillement sur les côtes ennemies.



Le mérite individuel ne suffisait pas forcément. Le clientélisme joue tout aussi bien son rôle que dans n'importe quelle autre institution de la société d'Ancien Régime⁷². Dans cette relation de bienveillance et de soutien, protecteur et protégé disposent de nombreux points en commun : une même origine sociale, géographique ou des liens d'amitiés. Le cardi-

⁷² En Grande-Bretagne, le terme employé pour définir ce phénomène est « *patronage* ».

nal de Richelieu, dans sa poursuite d'une centralisation de la marine, emploie des parents à lui : Amador de La Porte (son oncle), le maréchal de La Meilleraye (son cousin germain), Maillé-Brézé et Pontcourlay (ses neveux). Ce faisant, cette relation peut se révéler nuisible pour la marine. La défection de Louis Foucault de Saint-Germain Beupré comte du Daugnon pour la Fronde est suivie de celle de plusieurs officiers de marine. En 1662, suite à la querelle entre le duc de Beaufort et le commandeur de Neuchèze, des officiers des deux « factions » s'affrontent en duel. L'appartenance à une clientèle explique certaines évolutions dans les effectifs des capitaines de vaisseau. Le duc de Beaufort, qui commande en mer à partir de 1662, succède dans la charge de Grand-Maître de la Navigation à son père le duc de Vendôme. Dans une lettre adressée à Colbert du Terron, Colbert écrit : « *Il y a longtemps que je suis persuadé que Monsieur le duc de Beaufort donnait trop facilement des commissions d'officiers de la marine* ». Que sous entendait par là Colbert ? De quoi l'accuse-t-il ? Craignait-il que le duc de Beaufort ne se constitue sa propre « clientèle » comme le fit Nicolas Fouquet ? Cette accusation reste à être démontrée.

Les relations sociales facilitent l'entrée mais aussi le déroulement du service, mais elles ne sont pas sans contradiction avec une valeur morale essentielle qu'est celle de l'ancienneté. C'est une notion si commune pour les gens de cette époque, qu'elle n'est pas définie, qu'elle ne fait l'objet d'aucune réelle codification. Dans une lettre du 24 février 1664 adressée à Colbert, Edme Certaines de Fricambault lui demande une nouvelle commission de capitaine pour son frère qui sert dans la marine depuis 10 ans. Il ajoute « *Je crois Monseigneur, comme il est ancien officier...* ». L'ancienneté dans le service constitue une valeur commune défendue par les officiers, car elle sert d'échelle de classement entre eux. Les règles dans la marine semblent plus simples que dans l'armée. C'est la date de la première commission qui sert de point de départ au calcul. Cette simplicité dans la méthode de calcul n'exclut pas des litiges ou contestations entre officiers des vaisseaux⁷³, voir entre ceux des vaisseaux et des galères.

⁷³ Aucun conflit entre officiers des galères n'a été trouvé avant 1660, sans doute du fait que les capitaines des galères étaient en majorité propriétaire de celles-ci. Mais par la

Le règlement du 12 janvier 1640, prévoit qu'en cas de réunion d'une flotte de galère avec une flotte de vaisseau, si aucun officier général n'est là, le plus ancien des capitaines dirige l'ensemble des forces. Cette règle n'est toutefois pas respectée d'où l'altercation et l'incident qui s'en suit entre une flotte de vaisseaux sous Duquesne et une de galères sous Baumes. Le règlement du roi du 31 mars 1647 remédie au problème de la direction des navires lorsqu'il y a union des deux corps, en apparaissant favorable aux officiers des vaisseaux au détriment de ceux des galères.

Dans le règlement que le roi fait le 22 juillet 1647, l'article 7 déclare que « *Sa Majesté ne voulant préjudicier au règlement (celui du 31 mars ?) fait en faveur des anciens capitaines, entend que lorsqu'il s'en trouvera de plus anciens dans le service qu'aucun des chefs d'escadres et qu'aucun de ces chefs d'escadres moins anciens seront commandés pour faire quelques entreprises sur les ennemis, les capitaines qui seront leurs anciens ne seront point destachez avec lesdit chefs d'escadres pour leur obéir mais demeureront dans le corps d'armée sous le pavillon...* ». En résumé, un capitaine peut ne pas servir et donc devoir obéir à un chef d'escadre si celui ci est plus jeune dans le corps ! Abraham II Duquesne s'empare de cet argument et l'utilise pour ne pas être obligé d'obéir aux lieutenants généraux. Dans une lettre à Colbert du 20 décembre 1666, il dit « *...l'ancien et premier chef d'escadre a toujours servi en qualité de lieutenant général, ce qui a toujours été pratiqué dans l'ancienne marine et dès l'année 1650... Le Roi me dispensa de cette obéissance (envers Neuchèze), ayant considéré mes raisons d'ancien chef d'escadre et par conséquent de plus ancien lieutenant général...* ».

Cette notion d'ancienneté reçoit une première coup de canif le 15 avril 1669 date du règlement pris par Colbert qui proclame que l'officier en second doit obéir à l'officier en tête même si ce dernier est le cadet du premier dans le corps. Une attaque sévère s'en suit après 1669. Dans sa lettre à Colbert du 9 Juin 1672, Jean d'Estrées Vice-Amiral du Ponant dit : « *Ils semblent qu'on ne doit plus désormais regarder l'ancienneté des capitaines dans l'armement... Cette campagne nous a appris que les plus anciens n'en savent pas plus que les autres sur la guerre et le com-*

suite ce n'est pas le cas : nous avons trouvé un conflit sur ce motif entre Espanet, le comte de Bueil et Foresta.

bat. ». Cette critique de d'Estrées n'est certes pas objective, faisant suite aux débuts malheureux de la flotte française dans la guerre avec les Provinces-unies, résultant de l'absence de participations à de grandes confrontations navales depuis près de 30 ans.

Malgré cette condamnation, l'ancienneté continuera d'exister dans la marine et de servir d'échelle, permettant de classer les uns par rapport aux autres; comme le sera après 1670 le classement des navires en rang selon le nombre, la puissance et la nature des canons des navires. Etre classé comme un capitaine "ancien" permettait de disposer de navire plus puissant ou plus récent, de participer au conseil de guerre et de disposer aussi d'une solde supérieur comme on peut le constater dans le tableau ci dessous.

Appointements des capitaines de vaisseau au cours du XVII^{ème} siècle

Années	Capitaine ancien ou premier	Capitaine expérimenté ou second	Capitaine nouveau
1626	1 500	400	
1640-1641	1 500	1 000	500
1646-1648	1 500	1 000	500
1661	1 500	1 000	600
1669-1715	2 400	1 800	

L'ancienneté ne confère pas un avancement systématique comme on a pu le constater dans la nomination à la dignité de chef d'escadre. Parfois, le roi était contraint d'intervenir pour prévenir toute contestation future sur la jouissance et la conservation de cette ancienneté dès lors que l'on ne servait pas dans la marine de guerre. Ainsi, Préaux de Mercey garde son ancienneté même s'il commande les vaisseaux de la compagnie des Indes Occidentales; car le service de ces officiers de marine ne se résume pas à celui dans la marine de guerre.

Il n'est pas surprenant à l'examen du cursus de ces officiers de marine de constater qu'un petit nombre d'entre eux ait eu un commandement dans l'armée. Nous avons croisé le cas de Guillaume d'Alméras ou du sieur de la Pillière. Anne Hilarion de Costentin de Tourville est nommé maréchal de France le 27 mai 1693 sans que cela conduise à ce qu'il dirige une armée⁷⁴. La réciprocité existe aussi: l'armée a fourni au moins

⁷⁴ Sur les maréchaux de France, Fadi El Hage, *Histoire des Maréchaux de France à l'époque moderne*, Paris, Nouveau Monde Editions, 2012.

25 officiers à la marine. Les échanges et les relations sont plus nombreux que l'on a pu le croire. Un édit du 10 novembre 1697, certes tardif, prévoit les équivalences entre les grades et dignités des officiers de l'armée et de la marine⁷⁵.

L'armée n'est pas la seule institution où un officier de marine peut poursuivre le service du Roi. L'exercice de certaines fonctions d'administration coloniale, la participation à des missions diplomatiques sont tout aussi logique mais plus rare parmi les parcours de ces officiers: Nicolas Gargot est lieutenant du gouverneur d'Acadie en 1637 ; Antoine Lefebvre de la Barre est gouverneur de Guyane de 1664 à 1670 puis de Canada de 1683-1685; Claude de Launay-Razilly fut ambassadeur en Angleterre.

Le service du roi de France domine la carrière de ces officiers, mais il est un point qu'il ne faut pas ignorer c'est le service auprès de princes ou d'états étrangers. Une abondante législation existe sur ce fait, en la condamnant⁷⁶. Cependant la multiplicité de ces arrêts est signe que cette interdiction totale n'était pas appliquée : bien des marins français ont pris du service dans les marines étrangères que celles ci soient de guerre, de course, de commerce ou de pêche. En 1661, ils seraient ainsi 6000 à avoir pris du service à l'étranger⁷⁷. Parmi eux quelques officiers ou futurs officiers : Abraham II Duquesne avec ses frères Jacob et Etienne serviront en Suède dans la décennie 1650, Job Forant à la suite de son père Jacques sera capitaine dans la marine néerlandaise en 1648 et 1649 puis

⁷⁵ Pour la consultation de ce tableau, je renvoie le lecteur à mon article, "Etude comparative sur les officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV", *Revue d'histoire maritime*, n° 12, PUPS, 2010, p. 127.

⁷⁶ Les Règlements des 27 mai, 5 et 17 août 1624 interdisent de servir des princes étrangers. L'ordonnance royal du 2 décembre 1636 le rappelle et impose à tout matelot servant à l'étranger de rentrer en France sous peine de mort et de bannissement des familles. On retrouve ces interdictions dans les ordonnances du 23 juin 1638, le 12 février 1639, la déclaration du 20 juillet 1661 ... L'ordonnance du Roi du 8 décembre 1649 défend aux capitaines de vaisseau de prendre des commissions autres que celles du roi sous peine d'être suspendus de leur charge. D'autres interdictions concernent plus particulièrement l'armement en course pour un autre prince (arrêts du conseil du Roi du 23 novembre 1653, du 5 janvier 1654, du 26 mars 1661...).

⁷⁷ Charles La Roncière, *Histoire de la Marine française*, tome 4, p. 325.

deviendra corsaire du roi Charles II d'Angleterre en 1651. Il n'est pas le seul dans ce cas : il y aura aussi le chevalier Thimoléon Hotman de Fontenay et Anglure de Bourlemont⁷⁸. Le commandeur de Neuchèze se verra accorder l'autorisation de servir auprès de Venise avec plusieurs officiers sur une flotte armée en France⁷⁹. Il est une exception à cette règle précitée, elle concerne les officiers membres de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem.

Cet ordre militaro-religieux a fourni à la marine française entre 1643 et 1669, un minimum de 79 officiers soit plus de 14% du total⁸⁰. Ils seront nombreux dans la marine avant 1652 puis de 1663 jusqu'en 1669. Françoise Riou-Perennes a relevé dans sa thèse environ 220 chevaliers de Malte dans la marine entre 1626 et 1715. Colbert suivant l'exemple du cardinal de Richelieu visera à ses débuts à rechercher et recruter des chevaliers de cet ordre⁸¹. Le recrutement d'un maltais constituerait une sorte de gage de qualité. C'est généralement un homme mûr, qui accède au grade capitaine de vaisseau plus tôt (vers 32 ans) et qui sert le Roi longtemps (en moyenne 15 ans). Ces hommes exercent une certaine influence dans l'organisation de cette marine avec Amador de la Porte et Théodore Mantin qui seront à l'origine du Règlement de 1641. Sur les 78 membres identifiés, 13 seront des officiers supérieurs dans la marine française (vaisseau et galère) : les 3 premiers chefs d'escadre nommés par Richelieu sont tous des Maltais. Cette surprésentation parmi le haut commandement résulte t – il de cette influence, de ce prestige dont jouit l'ordre

⁷⁸ Roberto Barazzutti, « Job Forant. Quelques précisions sur un marin méconnu ! », *Chronique d'Histoire Maritime*, n°57-58, décembre 2004-mars 2005, p. 15-24.

⁷⁹ Jérôme Cras et Gérard Poumarede, « Entre finance et diplomatie, les armements du commandeur François de Nuchèze pour le secours de Candie », dans *Guerres et Paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine. Mélanges en l'honneur de Jean Bérenger*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2003, p. 507-544 ; Roberto Barazzutti, « La Marine vénitienne face à la menace turque 1644-1719 », *Chroniques d'histoire maritime*, n°60, 2006, p. 13-38.

⁸⁰ Sur le rôle de l'ordre dans la marine française de Louis XIII et Louis XIV, voir la thèse de Françoise Riou-Perennes, *Marins du Roi et Chevaliers de Malte (1626-1715)*, Université François Rabelais, Tours, soutenue en 2003, 5 volumes.

⁸¹ Voir à ce titre la mission octroyé au commandeur Gout par Colbert en 1663. Claude Petiet, *Le Roi et le Grand-Maître*, Paris, Paris-Méditerranée, 2002, p. 492-495.

ou bien du fait des origines sociales de ces chevaliers de Malte ? Difficile de le dire, sans doute des deux.

L'analyse du cursus des officiers des vaisseaux montre des profils diversifiés et complexe. En cause, une hiérarchie des grades qui cherche à se structurer (qui a rang sur qui), des ruptures dans les services du fait du système de commission. L'insoumission à la volonté du Roi (ex conversion au catholicisme après la révocation de l'Edit de Nantes)⁸², la « contestation » de certains commandants (ex Martel), des erreurs de navigation peuvent conduire après 1669 notamment, à des ruptures dans le service qui se traduisent par des emprisonnements, ou bien d'être cassé définitivement. Outre le cheminement d'une carrière, le service du Roi n'est pas sans impact sur la vie sociale et économique, être officier de marine implique des contraintes avec l'espoir d'en obtenir des récompenses.

V influence démographique, sociale et économique du service du Roi

Servir sur mer, n'était pas quelque chose de naturelle. C'était renoncer à bien des choses matérielles et psychologiques. L'environnement marin n'avait rien de commun avec le milieu terrestre et les plaisirs que celui-ci pouvait offrir notamment au gentilhomme. Un espace réduit, confiné, mais un espace privilégié pour le capitaine qui disposait de sa propre cabine. On dispose d'une description de celle de Thomas-Albert Riquetti sur le navire la *Sainte-Anne* de 200 tonneaux, en 1662 : elle se compose d'un lit, de deux petites armoires avec portes, d'une table en bois blanc, d'un banc et de trois caissons sur l'arrière. Son alimentation était meilleure que celle du reste de l'équipage. On n'a point trouvé d'indications concernant les sommes allouées par le Roi pour la table pour les capitaines, seulement pour quelques officiers généraux. Pour le Général des galères, qui devait entretenir les officiers qui embarquaient avec lui, elle s'élevait en 1636, à 4000 livres tournois/mois. Cette somme augmente en 1637 où elle atteint 6000 livres/mois, mais à partir de 1661 elle est de 3000 livres/mois. Le lieutenant général et les capitaines de galère percevaient aussi une somme pour la table. Au cours du XVII^{ème} siècle, elles

⁸² Voir Marie Hélène Peltier, *Les officiers protestants et la Révocation de l'Edit de Nantes 1669-1715*, Thèse de l'Ecole Nationale des Chartes, soutenue en 1997.

n'ont pas changé : 1800 livres tournois/mois pour le premier, 500 livres tournois/mois pour les seconds.

Les officiers n'échappent pas aux risques inhérents à leurs métiers et à l'environnement maritime. Commander un navire nécessite comme le rappelle le règlement de 1641 d'Amador La Porte et Théodore Mantin des qualités de la part du capitaine : ils écrivent que « *les qualités des capitaines a qui le commandement et conduite du navire est commis doivent être d'autant plus recommandable par leur Sagesse Valeur Courage qu'ils ont a commander plusieurs hommes de divers humeurs, pour la plupart incivils, et bruttaux n'ayant meme que bien peu ou point de reconnaissance des bons faits qui leurs sont departis* ». Les articles qui font suite à ce texte et qui sont acceptés par le cardinal de Richelieu, sont très sévères. Refuser d'assister à la messe, condamne le marin à une amende de 3 sols (soit un quart du salaire mensuel) ou à la câle. Blesser un officier ou se révolter sont passibles de la peine de mort. Les relations entre les capitaines et les marins ne peuvent que refléter la disparité sociale entre ces hommes. Les mutineries sont rares: on en comptabilise moins de 4 entre 1643 et 1669, mais il faut compter aussi sur le silence des sources⁸³. Les raisons sont multiples mais il faut y voir aussi les tensions qui traversent entre 1648 et 1652 la marine française du fait de la guerre civile⁸⁴. Les capitaines ne sont pas exempts non plus de responsabilités. Le 5 novembre 1666, Colbert de Terron signale que Duquesne, la Rabesnière-Treillebois, Turelle et Villepars sont des capitaines qui maltraitent beaucoup leurs équipages. Les lettres ne mentionnent pas les coups. Les marins se plaignent plutôt des malversations commises par les capitaines sur leurs soldes et sur la nourriture. Le 3 juin 1668, Colbert écrit:

« *Ayant reçu depuis plusieurs années diverses plaintes des mauvais traitements que les capitaines de marine font à leurs equipages, tant lorsqu'ils en font les levées en exemptant de l'enrôlement ceux qui leurs don-*

⁸³ Sur la période le seul document officiel ou une sédition que nous avons trouvé est un un arrêt du roi qui demande le jugement de marins, lors d'un sédition intervenue en 1644.

⁸⁴ Voir l'épisode de de Nicolas Gargot dans le livre de Charles Millon, *Aventures du Rochelais Nicolas Gargot dit Jambe-de-Bois*, La Rochelle, Éditions Rupella, 1928.

ment de l'argent, qu'en retanchant des vivres ou en leur donnant de mauvaise qualité lorsqu'ils sont à la mer, et leur faisant perdre une partie de leur solde, et considérant qu'il n'y ait rien de plus important pour faciliter la levée de des équipages des grands nombres de vaisseaux que je veux bâtir en plusieurs ports, que de bien connaître la bonne ou mauvaise conduite des capitaines et d'établir la creance universelle dans l'esprit de tous les gens de mer qui seront à l'avenir bien traités et que leur solde sera exactement payée, je vous (il parle à Colbert du Terron) fais cette lettre pour vous que mon intention est qu'aussitôt après l'arrivée des vaisseaux qui sont en mer, vous vous informiez sur tous les vaisseaux de la manière que les capitaines auront traités les équipages. ».

Cette information devait être faite par les intendants ou par les commissaires généraux en l'absence des capitaines éloignés momentanément pour que les marins parlent librement. C'est un moyen insuffisant et le mal persistera.



Dans sa lettre adressée à Beaufort le 19 avril 1669, le roi à travers Colbert, lui recommande

« de tenir sévèrement la main à ce que les capitaines traitent bien les matelots sur leurs bords, leur donnant congé après le temps de leur service expiré, et ne leur fassent pas perdre la meilleure partie de leur solde,

sous prétexte de mechantes denrées et marchandises qu'ils leurs font fournir dans leurs necessités »⁸⁵.

Dans leur mémoire de 1641, d'Amador La Porte et Théodore Mantin disent « *Il est nécessaire encore qu'ils (les capitaines) considèrent, outre la conduite de cette diversité d'hommes, qu'ils ont a combattre la Mer et les Vents, se déffendre des Rochers et des Bancs...* ». Les naufrages sont rares mais les conséquences sont parfois catastrophiques. En 1655, une escadre de 6 galères sous le commandement de Gaspard Comminges de la Ferrière, sert de soutien à une escadre de 6 vaisseaux, lors du bombardement de Cadaques (une ville catalane). Au retour, l'escadre des galères est engloutie par la mer, le 17 juin, entre la Corse et la Sardaigne. Il n'y eut aucun survivant et la seule épave retrouvée, fût une rame gravée aux armes du sieur de La Ferrière. En 1664 après la déconvenue de Gigery, le navire la *Lune* construit en 1641, transportant 600 soldats et marins, sombrent dans le port de Toulon. Plus de 550 hommes périrent noyés⁸⁶.

Tempêtes et naufrages ne sont pas les seuls maux dont souffrent ces hommes. Mantin et La Porte disent, à la suite de la citation faite ci-dessus

« et avec cela souffrir Les Misères de la Mer. Voila pourquoi il leur est besoing d'estre bien experimentez, avoir un tres grand jugement et une tres grande patience, le Corps fort et robuste pour supporter les me-saises, les intempéries de l'air et la diversité des climats ».

Les maladies causaient plus de décès chez les marins que parmi les officiers que. Les premiers sont atteints de maladies comme le scorbut, le typhus ; les seconds sont atteints par des fièvres et autres maladies tropicales. C'est de cette façon que 16 officiers sont décédés. Dans son journal, le duc de Beaufort relate le déroulement de la cérémonie qui suit la mort du chef d'escadre Pierre Certaines de Fricambaut, survenue à Lagos le 4 Juin 1666, après 17 jours de « fièvre maligne ». Tous les officiers

⁸⁵ Ce souci de Colbert n'a pas un but humaniste. Il ménage les marins, car il en a besoin pour armer les navires de plus en plus nombreux. Il essaie d'améliorer leurs conditions de vie en améliorant le paiement, en instaurant une caisse pour les invalides, mais en contrepartie les efforts qu'il leur demande sont plus grands. Un marin échappe difficilement au service dans la marine royale, depuis l'instauration du système des classes.

⁸⁶ Des campagnes de fouilles archéologiques sont menées sur l'endroit du naufrage depuis quelques années.

étaient déjà en deuil car la reine mère était morte le 20 janvier de la même année. Ils suivent son convoi composé de toutes les chaloupes du navire. Trois décharges de mousqueteries du vaisseau le *Saint-Louis* saluent son cercueil lorsqu'il est descendu du navire dans l'embarcation. Les vaisseaux lui adressent un salut d'adieu. Le vaisseau amiral tire 7 coups de canons, les navires vice-amiral et contre-amiral cinq coups et les autres 3 coups. Le clergé de Lagos l'accueille avec les troupes à l'embarcadère. Le mort est reçu par l'honneur de 2 décharges de mousqueteries et les frères de la Miséricorde l'inhume dans leur église.

L'environnement, les maladies et les accidents ne sont pas les seules causes de décès. La guerre tue, et elle n'épargne pas les officiers qui sont autant voir plus exposés que le reste de l'équipage. Amador de La Porte et Théodore Mantin écrivent dans leur règlement de 1641, à l'article du capitaine:

« Enfin douez de la première et principale vertu qui est de craindre Dieu, ...et en consideration de ce qu'ils ayent toujours devant les yeux perpetuellement et se souviennent que le Roy leur a baillé et mis entre les mains lesdits Navires pour y vivre et Mourir plustost que de le rendre à ses ennemis et y commetre la moindre lascheté du Monde... ».

Dans une lettre écrite au Roi le 12 décembre 1662, le chevalier Paul indique

« les capitaines qui sont icy (à Toulon) sa majesté m'avait fait l'honneur de m'ordonner de leur dire de sa part que lorsqu'ils rencontraient des navires turcs (dans le sens de barbaresque) qu'ils hussent (eussent) de les aborder ardemment et de les vaincre ou de mourrir, et que sils manquent de faire leur devoir pour la gloire des armes du roy que sa Majesté leur ferait couper le col ».

Plus loin dans la lettre, il dit que si un vaisseau rencontre 5 à 6 vaisseaux turcs, si tout est perdu, le capitaine doit faire sauter le navire. Cela sera souvent appliqué à la lettre par ces hommes pétris d'honneur. Le 19 juin 1650, le capitaine de galère Des Lauriers ne pouvant ravitailler Porto-Longone, se trouve bloquer dans le port de Bastia par six galères espagnoles. Des Lauriers saborde son navire avant de se brûler la tête. Un an plus tard, le capitaine de vaisseau La Chesnaye rencontre l'escadre de Don Juan d'Autriche (4 vaisseaux et 11 galères). Après 4 heures de combat, ses pertes s'élevaient à 103 morts et 58 blessés. La Chesnaye réussit à continuer la lutte en menaçant de faire sauter le navire. Mais il sera bles-

sé et un membre de son équipage le tue. Il ne reste que 170 hommes. Les pertes espagnoles s'élevent à 326 hommes morts ou blessés dont 4 capitaines. Les avaries sont si importantes que l'escadre doit interrompre sa croisière et relâcher à Ibiza.



Vaisseau *Le Bretagne*

La capitulation est un acte condamnable. En 1675, Bardet du Boisneau capitaine de la frégate *la Mutine*, se rend aux Espagnols sans se battre. Le 2 septembre 1675, il est condamné par contumace à la peine capitale et il est cassé du corps. Dans un document le concernant, il est dit

« Commes il est absent, son effigie sera mise dans un tableau ou l'execution sera represente et le sujet de la condamnation escrite au bas dudit tableau. Il a servi 24 ans dans l'armee de terre. Il sait qu'on affiche le tableau a la tête du camp si on est en campagne, sur la place publique si on est en garnison ou a son domicile. On enlève le tableau que si on rejuge le procès ».

Bardan du Boisneau n'est pas condamné et reçoit un brevet de grâce en 1683, mais cette action a compromis sa carrière, et il ne sert plus dans la marine. Dans certains cas, cette condamnation n'est pas appliquée. En 1666, Gilles de La Roche Saint-André capitaine du *Rubis*, est attaqué par 9 vaisseaux anglais. Après 7 heures de combat et 116 hommes hors de combat, il est forcé par son équipage de se rendre. A Londres, le 13 octobre 1666, il écrit une lettre à Colbert:

« Le malheur qui m'a poursuivi par toutes sortes de fâcheux accidents m'a tellement mis hors d'état de le sauver (le Rubis), que j'en aurai pour

le reste de la vie la larme au coeur...J'ai souhaité mille fois et cherche les occasions de périr mais je n'ai pas trouvé dans mes gens la même disposition , et quelque chose que j'ai pu faire avec l'aide de mes officiers, je n'ai pu soutenir davantage ni prendre le parti de l'extrémité...J'espère ma liberté par la sollicitation du prince Robert ».

Sa vive résistance impressionna le roi d'Angleterre qui le laisse libre de circuler. En plus, il est bien traité par le prince Rupert qui lui fait plusieurs cadeaux. Sa captivité fut de courte durée car un accord d'échange en date du 30 juillet 1666 avait été établie entre les deux monarchies⁸⁷.

Nombreux sont ceux qui sont blessés et pas qu'une seule fois : Abraham II Duquesne, Jean-Baptiste Valbelle, Forant, Davy d'Amfreville et Châteaurenault ont tous reçu une blessure lors d'un combat naval. Mathurin Gabaret est touché à la bataille de Carthagène en 1643, au combat de Gironde en 1649 (à la mamelle et au bas ventre) et à la rencontre avec la flotte espagnole du 30 septembre 1655. Des Ardents est amputé d'une jambe à la bataille de Solebay du 7 juin 1672. Ces blessures peuvent tuer bien plus tard, c'est le cas de Jean-Philippe Valbelle mort en 1647, des suites d'une blessure reçue plusieurs années auparavant. Les différents combats ont causés la mort de 37 officiers soit 7,3 % de l'ensemble du corpus. Les pertes sont limitées sur la période 1643-1669, par contre avec le début des guerres entre puissances navales à partir de 1672 elles sont plus conséquentes. 14 capitaines et chefs d'escadre nommés avant 1669 décèdent ainsi lors de la Guerre de Hollande. Ce conflit occasionne une augmentation des effectifs des officiers de la marine (il y a plus de chefs d'escadre) et accélère la promotion de certains. La mort touche tous les officiers sans exception, aussi bien des hauts gradés (Maillé-Brézé, Beaufort) que de simples capitaines de vaisseau (La Roche Bras de Fer, La Chesnaye...). C'est une fin brutale : Maillé-Brézé et Charbonneau de l'Echasserie ont la tête emportée par un boulet de canon. Cette fin peut avoir des conséquences pour le reste du conflit ou le développement d'une marine. Après le décès de Maillé-Brézé, la marine se replie en France, forçant le prince de Savoie à fuir. La disparition le 24 juin 1669

87 Selon cet accord, un capitaine est rendu contre 10 matelots, un lieutenant et un chapelain contre 5, un maître de navire contre 4, un chirurgien, un canonnier et un pilote contre 2 matelots.

du duc de Beaufort a été un évènement capital pour l'histoire de la marine française.

Parmi les 37 officiers décédés lors d'un combat, seulement 2 appartiennent au corps des galères: Louis Fortia baron de la Baume est tué à Porto-Longone à terre alors qu'il voulait rallier les soldats qui fuyaient après une attaque et meurt dans l'engagement qui suit. Jean-Baptiste Montolieu est mort sur son navire dans un combat sans plus de précisions. Dans le corps des officiers galères, on mourrait plus de maladie ou de mort naturelle que de mort violente. En 1705, le major des galères Bombelles écrit avec une certaine amertume « *il y a près de quatre-vingt ans qu'il n'y a eu aucun capitaine de galère tué à la guerre...* ». Le major commet un impair en oubliant la mort de Jean-Baptiste Montolieu en 1667, mais il a en tête la bataille de Vado, qui est tout un symbole pour les officiers. En 1647, le duc de Richelieu propose à l'amiral génois Giannettino Doria de refaire une bataille entre les galères, mais ce dernier refuse.

Les officiers morts dans l'exercice de leurs fonctions sont moins nombreux que ceux morts à la suite d'un accident ou de vieillesse. Le prince de Monaco est tué involontairement par un coup de feu parti du fusil d'un garde qui l'avait laissé tomber. Quant au chevalier de Bouillon, il se bat-tit en duel et fut tué.

Cependant, le corps des officiers de marine connaît une espérance de vie supérieure à celle de bien d'autres catégories sociales de la population de l'Ancien Régime.

La durée de vie des officiers

	Age moyen (en année)	Age moyen (en année)	Age moyen (en année)
Durée moyenne de la vie	avant 1643 à 1669	de 1670 à 1715	de 1716 à 1789
De l'ensemble des officiers	57,4	63	66
Officier du corps des vaisseaux	57,5	62,7	65,5
Officier du corps des galères	59,2	64,4	69,3

Le service du roi n'apparaît pas sans impacts sur la famille proche, mais aussi élargie. Du fait de la durée et de l'éloignement lors des cam-

pagnes, les officiers de marine se marient tardivement pour leur époque. En moyenne leur âge au premier mariage est de 33 ans et demi, tandis que celle de la mariée est proche de 24 ans. Quelques uns convoleront en noces plusieurs fois. Les couples formés ont entre 4 à 5 enfants⁸⁸. C'est parmi les familles nobles que l'on retrouve les familles nombreuses ainsi que les enfants illégitimes fils la plupart de chevalier de Malte (le chevalier Paul, Jean-Baptiste Valbelle, Texier de Hautefeuille). Le destin d'un, hélas faible, échantillon des enfants mâles montre que 5 serviront l'Eglise ou dans une administration ; 17 seront chevaliers de Malte mais que 29 seront militaires et 45 des marins. On constate des lignages d'officiers de marine qui se constituent. Cette continuité d'une vocation maritime peut être un signe de la professionnalisation du métier d'officier de marine: on croise les familles Duquesne, Gabaret, Valbelle, Forbin, Montolieu ou Fortia voir on assiste à la création de dynasties pour les Renart d'Amblimont, Chadeau de la Clocheterie, Goussé de la Roche-Allart, Manse. Cette vocation maritime est renforcée si l'on s'intéresse aux fonctions occupées par les frères de ces officiers de marine : 20 seront dans l'administration, 35 dans le clergé, 33 chevaliers de Malte, 59 dans l'armée de terre, 5 dans l'administration maritime, le commerce ou la course et 65 comme officiers de marine.

La marine offre la possibilité à ces enfants et frères d'officiers d'y effectuer une carrière, celle ci pouvant être favorisée par celle de leur père ou frère. Ce favoritisme est une forme de récompense comme une autre existant dans la marine et dans la société d'ancien régime. Les récompenses sont de différentes sortes: sociales, économique ou financières. L'accès à la noblesse était possible par l'acquisition de charges anoblissant mais aussi en récompense du service rendu par un membre mais par l'ensemble de la famille dudit membre. Le service dans la marine ne fait pas exception. A côté du chevalier Paul anoblit en 1649, il faut ajouter Cyprien Chabert et Pierre Ampéranger en 1654, Pierre Gravier en 1665 ; Mathurin et Jean Gabaret, Louis Gabaret, Pierre Coux, Charles Daniel et

⁸⁸ L'étude des dates de naissance de ces enfants permettrait de voir l'influence de la mer dans cette saisonnalité. En effet, nous avons constaté pour certains enfants d'officiers anglais que la conception de ceux ci correspondaient aux périodes où leurs pères étaient à terre.

Job Forant, Jacob Bontemps. Souvent cette promotion sociale va de pair avec une promotion professionnelle. Pour trois de ces officiers (le chevalier Paul, Louis et Mathurin Gabaret), l'anoblissement a lieu en même temps que l'accession au grade de chef d'escadre⁸⁹. D'autres récompenses symboliques cette fois existent, tels que l'attribution de l'Ordre Saint Louis ou bien plus matérielles comme le versement de pensions ou des gratifications.

Cette somme s'élève à 2000 livres pour Dumont de La Lande en 1647 et pour Nicolas Gargot en 1650. Le système de pension apparaît vers 1670-1680. La pension donnée lorsque l'officier quitte le service comme Eleonore Bealieu bailli de Béthomas et Antoine Le Tonnelier de Breteuil en 1684 (4000 livres chacun), pour récompenser l'officier fidèle (Job Forant reçoit 1000 livres/an entre 1677-1686), pour récompenser ceux qui deviennent catholique après l'abolition de l'édit de Nantes (Chadeau de la Clocheterie en 1689 reçoit 1000 livres) ou lors d'une promotion sociale ou professionnelle. Lors de son anoblissement Pierre Coux se voit gratifier d'une pension de 1000 livres, et Des Ardents en même temps que sa nomination



comme chef d'escadre reçoit 1000 livres de pension. Cette pension peut être versée à la veuve d'un officier: 200 livres à la veuve de Pasdejeu, 1000 livres pour Mme Panetié. Ces rétributions extra ordinaires venaient s'ajouter à celle ordinaires perçus par les officiers dans le cadre du service.

⁸⁹ L'anoblissement des marins n'est pas unique à la France. En Angleterre, à côté de Shovell et de Narborough citons en 1704 la nomination record de 5 officiers de marine, chevaliers: George Byngs, Thomas Dilkes, James Wishart, John Jennings et John Leake.

En effet, depuis 1631, les capitaines de marine du corps des vaisseaux sont entretenus, c'est à dire qu'ils perçoivent une solde lors des campagnes en mer mais aussi lorsqu'ils ont désarmés le navire. Ceci est unique et fait partie des éléments tendant à constituer un corps permanent d'officiers de marine. Ces salaires ayant été déjà évoqué supra pour les capitaines des vaisseaux, il faut savoir qu'un chef d'escadre des vaisseaux percevait une somme annuelle de 2000 livres jusqu'en 1669, puis de 6000 livres jusqu'en 1715. Le tableau ci dessous regroupe les montants des soldes versées pour les officiers et sous officiers des galères.

Appointements en livres des différents officiers du corps des galères au cours du XVII^{ème} siècle

Grades	1636	1637-1641	1647-1648	1650-1652	1661-1715
Gén des galères	8000	12000	13200		48000
Lieutenant général		4500	4500	De 3 à 6300 en 1654	15000
Chef d'escadre					5 à 6000
Capitaine de la Réale		1600	1600		1800
Cap. de galère	3000	3000	3000	4800	3000
Lieutenant	1000	1000			1000
Grades (suite)	1636	1637-1641	1647-1648	1650-1652	1661-1715
Comite	360	360			360
Argousin	216	240			360
Canonnier	360	360			360
Chirurgien	216	216			360
Charpentier	216	216			240
Remolat	216	216			240

En guise de conclusion, il apparait que cette période 1643-1669 constitue une sorte de période transitoire dans laquelle s'ébauche progressivement un corps, certes pas totalement homogène, des officiers des vaisseaux mais aussi des galères. Le chemin vers la professionnalisation du

métier d'officier de marine débuté grandement sous Richelieu se poursuit malgré les crises qui secouent le pays. Les officiers deviennent des serviteurs du roi à temps complet, pouvant espérer faire une carrière et bien servir sachant qu'en cas de décès, leurs familles peuvent escompter une rétribution ou une place dans la marine. C'est un corps qui se cherche, il faudra du temps pour que s'uniformise l'instruction et encore celle ci fera largement appel à des profils externes. Enfin apparaît aussi un début d'uniforme pour les officiers de marine. Le 2 mars 1665, Louis XIV interdit simplement aux officiers « de faire appliquer sur les justaucorps des passements, dentelles, ou broderie d'or ou d'argent, si ce n'est après en avoir obtenu sa permission ». Ces fantaisies ne sont autorisées qu'aux capitaines et lieutenants de vaisseau, mesure de Lionne secrétaire d'état aux affaires étrangères et à la marine du Ponant (1665) étendue par Colbert aux capitaines et lieutenants de galères en 1669. Ceci « pour leur être une marque d'honneur qui serve à les distinguer et à leur donner plus d'autorité dans leurs charges ». A partir de ce moment là (1665), ces officiers purent donc « porter un justaucorps de couleurs bleue, garni de galons d'or ou d'argent, jusqu'au nombre de quatre »⁹⁰. Bien des éléments restent à découvrir sur ces officiers, notre enquête ne fait que se poursuivre pour ces hommes mais aussi pour leurs prédécesseurs sur lesquels on ne sait rien ainsi que pour ceux des autres puissances navales de l'époque.

⁹⁰ La définition d'un uniforme spécifique aux officiers de vaisseau n'existe toujours pas dans l'ordonnance de 1689. Le service se fait donc en habit de ville avec une épée au côté, à lame droite et large, certains ayants des pistolets.



Capitan “Malina”

*Un veneziano dall’Adriatico al Mar Baltico*¹

di Mario Corti

Il poeta e storico di Pietroburgo Aleksandr Šarymov, in una poesia dell’inizio 1996 dedicata al suo più illustre collega, il premio Nobel per la letteratura Iosif Brodskij, autore, tra l’altro, delle *Fondamenta degli Incurabili*, rende indirettamente omaggio a Venezia e ai suoi uomini. La salma di Brodskij, da poco scomparso a New York, era ancora in attesa di essere traslata nella città lagunare per l’inumazione in ottemperanza alle ultime volontà del defunto. Venezia, dunque, “non [...] un porto qualunque”,

ma quello di Bozzis e di Luca Damiani.
(Del primo Pietro avrebbe detto un giorno:
«IB ci ha servito abilmente, eppure
il *Schout-bij-nacht* è morto; ammainate la bandiera
e spedite il corpo al Doge, su una nave a vela».)²

In effetti, licenze poetiche a parte, non furono pochi i sudditi della Serenissima, propriamente veneziani e oltremarini, che in epoche e per motivi diversi passarono al servizio della Russia³. In un certo senso, anche

¹ M. Corti, “Kapitan Malina. Venecianec iz Adriatiki v Baltijskom more”, *Klio*, N. 4 (88), 2014, pp. 97-104 (= *Slavia*, 2014, N. 2, pp. 144-166).

² Aleksandr Šarymov, *Stichi i komentarii*, SPb 2006, pp. 112-13:

Čtob sochranit’ svjazujuščuju nit’ - / Uliku v predsto / aščem dolgom spore, - / Rasporjadis’ sebja pochoronit’ / [...] / V portu (č’i korabli puskalis’ v put’ / Po skačuščim punktiram v okeane), / Kotoryj est’ ne prosto čej-nibud’, (No Bocisa i Luki Damiani. / (O pervom Petr odnaždy skažet tak: / «IB služil iskusno nam, no vse že / Šautbejnacht umre; spustite flag; / Otprav’te telo parusnikom k dožu»)...

Qui le iniziali IB stanno per Ivan Bozzis, anche se la poesia è dedicata a IB - Iosif Brodskij.

³ Ne troviamo in tutti i campi, dal fabbricante di tessuti Marco Cinoli al gioielliere Francesco Ascentini, trasferitisi a Mosca alla fine del Cinquecento, ai medici Leone Ebreo (Leon Židovin), Antonio Sevastò, Giuseppe Raineri (si veda M.Corti, *Gli altri italiani. Medici al servizio della Russia*, Roma 2012), al traduttore e compilatore di dizionari del Collegio degli esteri Giorgio Dandolo, ai costruttori di galere, marinai e soldati di terra-

l'affermazione in nota alla poesia che Bozzis e Damiani fossero veneziani è licenza poetica. In realtà, almeno in senso stretto, nessuno dei due lo era. Il primo era un greco della Dalmazia, presumibilmente originario della fascia protettiva di territorio ottomano attorno a Ragusa, l'altro era un serbo della Croazia orientale (Slavonia). Entrambi, tuttavia, avevano servito la Serenissima.



In un promemoria da lui consegnato allo zar al suo arrivo a Mosca nel marzo del 1703, il conte Giovanni De Bozzis, come si faceva chiamare («Konti Džavani Bocis», così in un elenco di ufficiali e marinai della flotta assegnati al cantiere navale di Olonec nel 1704⁴, ma anche altrove), scriveva

di aver servito la Repubblica di Venezia per ben 17 anni nelle truppe di mare e di terra con molti suoi uomini e a proprie spese sulle galere e sulle navi sempre sotto il comando dei capitani generali... E che per i suoi servizi il senato l'aveva nominato console di tutte le isole dell'Arcipelago ponendo sotto il suo comando tutte le navi e i capitani e... parimenti tutti

ferma, per non parlare dei veneziani trasferitisi dopo la caduta della repubblica, nonché dei numerosi greci e slavi (ex) sudditi della Serenissima.

⁴ Sergej Ivanovič Elagin, *Materialy dlja istorii russkogo flota. Baltijskij flot 1702-1725*, T. III, SPb 1866, p. 3. Bozzis è anche chiamato Boces e persino, da un ufficiale inglese della flotta del Baltico, “Count De Buss, an Italian” ([John Deane] *History of the Russian Fleet during the Reign of Peter the Great by a Contemporary Englishman [1724]* [Edited by Vice-Admiral Cyprian A.G. Bridge]), London 1899, p. 19).

i sudditi del principe che in quelle isole venivano; e non aveva avuto nessuno sopra di sé tranne il senato e il capitano generale da mar... Inoltre, essendo egli nativo turchesco e veneziano di adozione... aveva acquisito [notevole esperienza] nelle due flotte... Ed era pervenuto qui abbandonando tutto: moglie, onore e numerose proprietà, i servi e la gloria, per porsi al servizio di Sua Czarea Maestà...⁵

A questo punto è importante subito rilevare, per motivi che appariranno chiari più avanti, che uno dei capitani generali da mar di cui Bozzis era stato al servizio fu Alessandro Molin.

Come console della Repubblica Bozzis aveva la sede a Napoli di Romania⁶. Nel luglio del 1702, sempre stando al suo racconto, si era trasferito a Istanbul, dove risiedette nella casa del bailo [Lorenzo Soranzo]. Lì era entrato in contatto con l'inviato di Pietro il Grande presso la Porta Ottomana Petr Andreevič Tolstoj - che forse aveva incontrato anni prima, quando il nobile russo faceva il suo tirocinio sulle navi veneziane - e aveva facilitato il passaggio in Russia di un capitano e ventiquattro marinai, cosa che gli procurò non pochi fastidi con le autorità ottomane. Dovette quindi fuggire precipitosamente e riparò in Russia,



⁵ Elagin, *Materialy*... pag. 1-2. A proposito della famiglia e delle proprietà, lo zar Pietro, su richiesta dello stesso Bozzis, in data 20 aprile 1707 avrebbe indirizzato una lettera al Doge Alvise Mocenigo con la preghiera di accordare il proprio favore ai membri della famiglia e ai parenti di Bozzis rimasti nei possedimenti della Repubblica, nonché di accogliere le loro richieste. Le richieste riguardavano alcune proprietà di Bozzis di cui si occupava il fratello che si trovava a Venezia.

Si veda il testo russo della lettera in *Pis'ma i bumagi Imperatora Petra Velikogo*, T. 5 (Janvar'-ijun' 1707), SPb 1907, pp. 176-177; pp. 587-589. D'ora in avanti PiB.

⁶ Cfr. Giovanni Bozzis, console in Nauplia nel 1700 (Maria Pia Pedani, *Consoli veneziani nei porti del Mediterraneo in età moderna*, in *Mediterraneo in armi [secc. XV-XVII]*, a cura di R.Cancila, Quaderni-Mediterranea, 4/1, Palermo 2007, p.197, nota 78).

dove il conte Tolstoj gli aveva assicurato un ingaggio. Giunse a Mosca dopo un viaggio avventuroso attraverso la Valacchia, la Moldavia e l'Ucraina⁷.

Bozzis aveva fatto venire, oltre a «dieci suoi [gentil]uomini tra i migliori e più istruiti», anche «un sacerdote suo padre spirituale, assegnatogli dal santissimo patriarca di Costantinopoli».⁸ Fa venire in mente un altro compagno d'armi dello zar Pietro, il generale scozzese Patrick Gordon, devotissimo cattolico e protettore della comunità cattolica di Mosca (a differenza di Bozzis che, come si è visto, era ortodosso), il quale, tra centinaia di torture, impalamenti, impiccagioni e decapitazioni di strelizzi ammutinati, aveva trovato il tempo di farsi cresimare da un vescovo carmelitano di passaggio.⁹

Al suo arrivo in Russia, Bozzis fu subito designato *Schout-bij-nacht*, un grado della marina olandese adottato da Pietro per la sua flotta, corrispondente a quello di contrammiraglio, e, nel 1704, oltre al comando dell'armata sottile del Baltico, gli fu affidata anche la supervisione della costruzione di galere. A parte il dissidio con il vice-ammiraglio Cornelis Cruys, un olandese nato in Norvegia, comandante della flotta del Baltico e suo diretto superiore, si conoscono numerose sue imprese, compreso il saccheggio di Borgo e di parecchi altri abitati costieri del Baltico e del Ladoga¹⁰.

⁷ Si veda la nota 83 di P.A. Krotov in *D.Den. Istorija Rossijskogo flota v carstvovanie Petra Velikogo*, SPb 1999, p. 148.

⁸ Elagin, *Materialy*... p. 2.

⁹ Patrick Gordon, *Passages from the Diary of General Patrick Gordon of Auchleuchries. A.D. 1635-A.D. 1699*, London 1859, pp. 192-193:

«AD 1698... July 6. This day, after devotion, I, with many more, were confirmed by the Archbishop of Anura [Ancyra, Ankara], called Petrus Paulus de St. Joseph, of the Carmelite order; I taking the name of Leopoldus, and my son Theodorus that of Joseph».

¹⁰ Il capitano inglese John Deane riferisce anche del saccheggio e della trucidazione dei marinai di un mercantile olandese da parte di Bozzis e dei suoi uomini dopo la presa di Abo l'8 Settembre del 1713:

«Soon after 5 large Holland flyboats, arriving at Helsingfors to load timber, were all burned, and the men either killed or wounded in a barbarous manner by count De Buss, Rear Admiral of the Russian Galleys, merely through ignorance and indistinction of the neutral flags and passes».

Secondo una scheda, compilata sulla base delle dichiarazioni del diretto interessato al momento dell'ingaggio, Luca Damiani (noto in Russia anche come Luka Michajlovič Dem'janov) era «nativo di fede greca della città di Slavoni» (forse proveniva da una delle comunità ortodosse serbe trasferitesi in diverse ondate in Slavonia, nella Croazia orientale, allora territorio degli Asburgo). Lo stesso documento così continua:

ha servito il principe di Venezia sulle galee... per tre anni, fu poi capitano sotto il re di Francia per 14 anni e dalla terra di Francia andò sue due fregate in terra turca a Gerusalemme; e su ogni fregata v'erano 220 uomini armati, e fu là per sei anni in azioni di guerra; andò nella terra di Orano e a Roma, e ha servito il papa per circa un anno col grado di capitano e di lì si recò dall'Imperatore romano e servì tre anni come capitano, e da Vienna venne a Mosca per servire Sua Maestà e fornì attestati sul proprio servizio.¹¹

Era stato arruolato nel 1698, qualche anno prima di Bozzis, col grado di capitano di terzo rango e fece carriera nelle flotte di Azov e del Baltico fino a raggiungere il grado di commodoro nel 1719. Accusato di essersi impadronito dei bagagli dei passeggeri di alcune navi commerciali da lui catturate, venne degradato a nostromo da una corte marziale, ma già nel 1722 lo ritroviamo nuovamente commodoro. Sarebbe tornato in patria [?] nel 1725, dopo ventisette anni di servizio sotto la bandiera di Sant'Andrea¹².

Non deve stupire che Pietro il Grande facesse venire marinai che avevano servito nell'armata veneziana. Come spiega l'autore di un articolo sull'equipaggiamento della flotta russa all'epoca, «la prevalenza di uomini provenienti dall'Europa meridionale [in un elenco degli stranieri giunti a Narva da Amsterdam nel giugno del 1698] si spiega con la decisione di Pietro I di costruire una flotta di galere che dovevano operare in fondali scogliosi. È naturale che egli si sia rivolto all'esperienza di quelle

(Deane, cit. p. 22).

¹¹ Elagin, *Istorija ruskogo flota. Period Azovskij*, T.I, SPb 1864, p. 307.

¹² F.Veselago, *Obščij morskij spisok. Čast' I. Ot osnovanija flota do končiny Petra Velikogo*, in *Obščij morskij spisok ot osnovanija flota do 1917*, T. I, SPb 2013, pp. 254-256. D'ora in avanti OMS.

nazioni che date le circostanze storiche avevano maggior competenza [in quel genere di navigazione]». ¹³

La Russia accedeva al Mar Bianco dal porto di Arcangelo, ma era agibile soltanto nei pochi mesi «caldi». Il resto dell'anno quel mare era coperto dai ghiacci. Aveva assolutamente bisogno di uno sbocco sul Baltico e, per ottenerlo, doveva cacciarne gli svedesi che lo dominavano quasi incontrastati. Possedevano la Finlandia, L'Ingria, l'Estonia e la Livonia. Ma prima ancora di dichiarare guerra alla Svezia nel 1700 ed espandersi nel Baltico, lo zar Pietro si era aperto una minuscola feritoia sul Mar Nero (che dovette però restituire alla Porta qualche anno dopo) conquistando ai turchi, nel luglio del 1696, la posizione strategica di Azov, nei cui pressi sorgeva un tempo la vecchia Tana di veneziani e genovesi. Il capitano generale da Mar Alessandro Molin, riferendo su alcune voci provenienti dalla Porta, ne dava prematuro annuncio in una lettera al doge di Venezia da Napoli di Romania del 12 maggio 1696: «Che li Moscoviti hanno di già preso Asach siché li Turchi hanno con grandissima paura delli stessi che si vadino incamminando a Costantinopoli...» ¹⁴ In effetti, le campagne di Azov suscitarono non poco scompiglio a Istanbul e grande entusiasmo tra i sudditi greci del Sultano, come riferisce circa un mese dopo un confidente della Serenissima dalla Porta Ottomana: «...s'ha avviso sicuro che il Moscovita va calando con poderoso esercito e gli Greci che sono dell'istesso rito si rallegrano, si consolano e sperano di veder il zaro di Moscovia attronato imperiale in Costantinopoli. Asach si stima da tutti perso quest'anno...» ¹⁵ La Russia ortodossa - e la speranza che essa potesse un giorno accorrere in loro aiuto e liberarli dal giogo ottomano e, chissà, magari anche da Venezia - avrebbe esercitato un enorme richiamo sui tanti greci che si sarebbero trasferiti in diverse ondate in quel paese.

Per combattere sia i Turchi che gli Svedesi, lo zar aveva bisogno di armi moderne, navi, galere ed equipaggi. Fece venire esperti di naviga-

¹³ L.M. Dulič, *Na službe Rossii: Načalo komplektovanija ruskogo flota*, in "Morskoj sbornik", 2006, n.1, p.73.

¹⁴ E.Šmurlo, *Sbornik dokumentov, odnosjaščichsja k istorii carstvovanija Imperatora Petra Velikogo*, T. I 1693-1700, Jur'ev 1903, p. 85.

¹⁵ *Ib.*, p. 93.

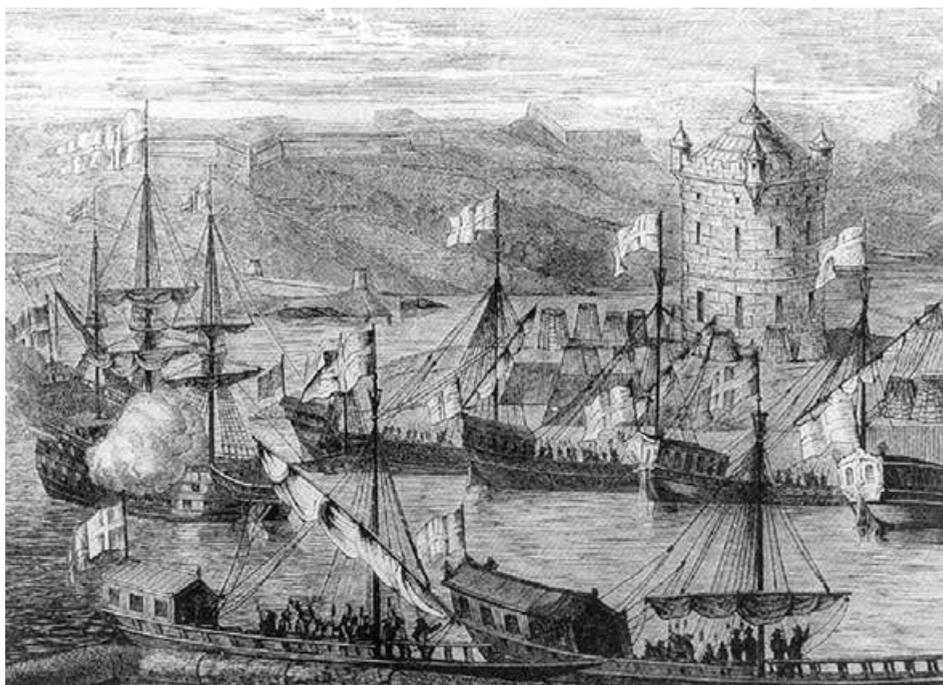
zione, costruttori navali, bombardieri¹⁶. Acquistò armi in molti paesi d'Europa e persino una galera in Olanda che, smontata e spedita su una nave olandese ad Arcangelo e poi per via fluviale a Vologda, di lì dovette essere trasportata via terra e successivamente rimontata nei cantieri sul fiume Voronež, un affluente del Don. Non riuscendo a procurarsi con le buone un certo numero di marinai esperti, fece rapire alcuni membri degli equipaggi delle navi straniere ancorate ad Archangel'sk. Mandò i suoi uomini in giro per l'Europa a stabilire relazioni e aggiornarsi in quei campi dello scibile e in quei settori della tecnica che riteneva più utili per l'attuazione delle riforme e dei progetti di sviluppo che aveva in mente per il paese. Egli stesso seguì, in incognito, dei corsi di costruzione navale in Olanda e in Inghilterra, ottenendo la qualifica di mastro d'ascia, «Bass Pieter» – Mastro Pietro, come lo chiamavano le maestranze del cantiere navale di Saardam (Saenredam, oggi Zaandam), dove fece pratica nel 1697.

Ma oltre che all'Olanda, l'Inghilterra e la Danimarca, lo zar guardava con particolare attenzione anche all'Italia. Era alleato di Venezia nella Lega Santa e intendeva mandarvi un certo numero di suoi sudditi per impararvi l'arte della navigazione. Ad alcuni avrebbe affidato incarichi e missioni di varia natura da svolgersi in altri stati della penisola. Si era persino fatto promotore della lingua italiana in Russia stabilendo, con decreto personale del 15 maggio del 1697, che un certo numero di rampolli di nobili dovesse impararla, e affidandone i corsi a due ex sudditi della Serenissima, i fratelli Giovannicchio e Sofronio Licudi, due eruditi cefaleni che avevano studiato a Padova e si erano stabiliti in Russia anni prima.¹⁷

¹⁶ Sulla presenza di ufficiali stranieri nell'esercito e nella flotta di Pietro il Grande veda si, ad es., Sergej V. Černikov, *Evoljucija vysšego komandovanija rossijskoj armii i flota pervoj četverti XVIII veka. K voprosu o roli evropejskogo vlijanija pri provedenii petrovskich reform*, in "Cahiers du Monde russe", 50/4, Octobre-décembre 2009, pp. 699-736. L.M. Dulič, *U istokov sozdanija Rossijskogo voenno-morskogo flota* in "Morskoj Vestnik", n. 3 (19), 2006, pp. 119-123. Id., *Inostrannye specialisty v stanovlenii i razvittii rossijskogo voenno-morskogo flota (1696-1796)*, SPb 2010.

¹⁷ D.Guzevič, I.Guzevič, *Velikoe Posol'stvo: rubež epoch ili načalo puti, 1697-1698*, SPb 2008, p.58.

La fortezza di Azov si trovava vicino allo sbocco del Don sul mare omonimo e, per raggiungerla, lo zar, per prima cosa, si era fatto costruire una flotta a Voronež praticamente dal nulla. Aveva costretto i nobili, i grossi mercanti e la chiesa a farsi armatori e fondare delle compagnie, ognuna delle quali doveva finanziare la costruzione di almeno un'imbarcazione per la guerra contro la Turchia. E dovendo agire in acque basse aveva bisogno soprattutto di barche sottili: galee, galeotte, brigantini, scampavie, barchelonghe¹⁸.



Le potenze marinare avevano sviluppato e affinato le loro tecniche di costruzione navale e di navigazione nel corso di alcune centinaia d'anni. Pietro voleva tutto e subito, ma partiva praticamente da zero. I lavori venivano eseguiti a spron battuto, il tipo di legname da costruzione non sempre era quello adatto e comunque non c'era il tempo per la stagionatura. Molte delle imbarcazioni nate in quei cantieri avrebbero avuto vita

¹⁸ Alcuni di questi termini sono rimasti quasi inalterati nella lingua russa: «skampavej», «barkalon».

breve, qualcuna, a lavori fatti, si sarebbe rivelata inadatta alla navigazione e doveva essere o rifatta o addirittura scartata.

I cantieri di Voronež pullulavano di genti le più disparate e in qualche misura raccoglieticce. Si sentiva parlare olandese, tedesco, danese, inglese, francese, italiano, greco, serbocroato e russo. Possiamo soltanto lontanamente immaginare le immense difficoltà di convivenza tra le incomprendimenti e le gelosie reciproche, i diverbi per futili motivi, le conseguenti risse, i pregiudizi culturali e religiosi¹⁹. Non doveva correre molto buon sangue tra ortodossi, protestanti e cattolici, ogni comunità con le proprie esigenze spirituali e di culto. Agli stranieri si affiancarono le maestranze russe, ma anche la manodopera non qualificata, necessaria al trasporto dei carichi e all'espletamento dei lavori più semplici, al lavoro nelle segherie, era costituita prevalentemente da russi che dovevano essere guidati e ammaestrati da chi non conosceva la loro lingua. Nonostante la presenza di interpreti, i fraintendimenti dovevano esser all'ordine del giorno. Si capivano tra loro veneziani, greci, slavi e ragusei, che tutti parlavano l'italiano o il veneziano. I russi e gli slavi della Dalmazia e dell'Istria si illudevano di comprendersi, ma, come ben sa chiunque abbia qualche dimestichezza con le lingue, la somiglianza tra lingue affini è spesso apparente e le comunicazioni tra chi parla lingue diverse dello stesso ceppo sono irte di insidie e spesso fonte di malintesi. Era una vera babilonia. Lo stesso discorso vale per gli ufficiali e i marinai della flotta. C'erano problemi di comunicazione non soltanto tra gli ufficiali e la ciurma, ma anche in mezzo alla ciurma vi erano elementi provenienti da nazioni diverse. I «veneziani», ivi compresi i greci e gli slavi, preferivano i termini in uso nella marina della Repubblica. Pietro e la maggioranza dei costruttori e degli ufficiali provenienti dal Nord Europa avevano una predilezione per la terminologia inglese e olandese. In che lingua veniva-

¹⁹ La medesima situazione si aveva nella *Nemeckaja sloboda* di Mosca, il quartiere degli stranieri (cfr. [Heinrich von Huysen] *Ausführliche Beantwortung des freventlichen und lügenhaften Pasquils, welches unter dem Titul: Vertrautes Schreiben eines vornehmen Deutschen Officiers an eines gewissen hohen Potentatens Geheimen Rath von den jetzigen Conjuncturen in Moscow, etc., vor einiger Zeit ans Licht gekommen; darinnen von dem Tractament so wohl der Fremden insgemein, als insonderheit der gefangenen Schweden in Moscow, wie auch von dem Moscovitischen Hof- und Kriegs-Staat warhafftige Nachricht gegeben, und alles mit curiösen Anmerkungen aus der Historie, Politique und Re litteraria erläutert wird*, 1706, pp. 27-28). Si veda anche la nota 47.

no impartiti gli ordini? Come venivano chiamati gli strumenti di navigazione, le componenti della nave, le manovre, le varie attrezzature, l'alberatura, le vele, il cordame, gli armamenti? Dovette passare un certo tempo prima che la lingua russa sviluppasse la terminologia necessaria, attingendo anche a prestiti da altre lingue.²⁰

Una situazione analoga a quella appena descritta si sarebbe riprodotta anni dopo nei cantieri e nella flotta del Mar Baltico. Come riferisce John Deane, un ufficiale inglese in servizio nella flotta del Baltico:

Si trovano nella marina russa alcuni stranieri di valore... ma a fare un calcolo preciso che includa soltanto gli uomini con esperienza e portati per le lingue, il loro numero è estremamente ridotto; per giunta costoro sono resi assai meno formidabili a causa delle loro divisioni in partiti e dei pregiudizi, poiché consistono di nazioni diverse tra loro per gusti, vedute, interessi e modo di vivere.²¹

A ciò va aggiunta l'ostilità tra gli equipaggi stranieri delle navi e quelli delle galere (che i primi nemmeno consideravano navi da guerra), come testimonia sempre lo stesso Deane, non senza manifestare egli stesso un certo spocchioso pregiudizio:

Non sembri eccentrico a questo proposito dire qualcosa sui vascelli cui tanto di frequente ci si riferisce col nome di galere. I loro costruttori furono generalmente italiani, così come i loro ufficiali sul mare, inframmi-

²⁰ Sulla fondazione della flotta di Azov si veda anche, ad es., Edward J. Phillips, *The Founding of Russia's Navy: Peter the Great and the Azov Fleet, 1688-1714*, Westport, CT 1995.

²¹ «In the Russian Navy are found some foreigners of worth... but, if a precise calculation, and only men of experience and skill in the languages [be] included, their number is diminutively small; and these are still the less formidable through party divisions and prejudices, as consisting of nations different in their taste, views, interests and manner of living». (Deane, cit, pp. 113-114). L'autore del passaggio fu identificato solo successivamente in John Deane (D.B. Smith, *The Authorship of «The Russian fleet under Peter the Great»*, in "Mariner's Mirror", 1934, vol. 20, pp. 373-376), protagonista di un episodio di cannibalismo dopo il naufragio della sua nave vicino alle coste del New England nel 1710, passato al servizio russo nella flotta del Baltico nel 1712. Su di lui si vedano anche Richard H. Warner, *Captain John Deane: Mercenary, Diplomat, and Spy*, in "The Northern Mariner/le marin du Nord", XVIII, n. 3-4 (July-October 2008), pp. 13-19, e l'introduzione di Krotov alla traduzione russa della storia di John Deane *Flot Petra I: Vzglyad «iznutri» morskogo oficera-agličanina*, in *D.Den. Istorija Rossijskogo flota v carstvovanie Petra Velikogo*, SPb 1999, pp. 3-16.

schiati ai greci... Delle nazioni menzionate, lo zar ha un vice-ammiraglio, due commodori, circa venti capitani e pressoché un numero identico di sottufficiali come i nostromi e gli aiuto nostromo. Gli ufficiali delle navi da guerra raramente ci tengono a conversare con quella gente; in parte ciò è dovuto alle loro lingue e al loro modo di vivere differenti; ma soprattutto a causa dell'avversione verso le grandi barbarie che essi hanno talvolta commesso contro i nemici, quando in loro potere; né è permesso a questi ultimi di figurare su un piede di uguaglianza [con i primi].²²

Da notare che Deane include tra gli italiani anche gli schiavoni, compreso il vice-ammiraglio Matija Zmajević chiamato da lui «Izmaivitz» e di cui, peraltro, parla assai bene.²³ Il curatore delle memorie di Deane, il vice-ammiraglio britannico Cyprian Bridge, giustamente osserva in nota a questo passaggio che sebbene gli ufficiali delle navi guardassero dall'alto in basso quelli delle galere, considerati addetti a un servizio distinto e inferiore, tuttavia la famosa battaglia cosiddetta di Gangut, al lar-

²² «It may not seem eccentric to this design to say something of the vessels so frequently mentioned under the denomination of galleys. Their builders were generally Italian, as also their sea officers, intermingled with Greeks... Of the Nations above mentioned the Tsar has one vice-admiral, two captain-commodores, about twenty captains, and about as many lieutenants, with fourty under-officers sich as boatswains and boatswains' mates. The officers of the men-of-war seldom care to converse much with these people; partly on account of their different languages and manner of living; but more out of abhorrence of the great barbarities they have sometimes practised upon an enemy, when in their power; nor are the latter allowed to rank with them upon a foot of equality». (Deane, cit., p. 94). Alcune correzioni apportate da Krotov in nota alla traduzione russa del testo di Deane: «In realtà, nell'elenco degli effettivi della flotta delle galere relativo al 1723 sono indicati due commodori: L.M. Dem'janov (Damiani) e Ja[n] A[ndreevič] Dežimon [Jean De Gimond – MC], quest'ultimo, come indicato, morto il 23 maggio dello stesso anno»; «In base all'elenco degli effettivi relativo al 1723, nella flotta delle galere v'erano 8 capitani (6 di secondo rango, uno di terzo, e un tenente-capitano). Tutti loro erano stranieri. Tra i 7 tenenti e i 21 sottotenenti v'erano rispettivamente 6 e 3 stranieri. Tra gli stranieri vi erano non solo italiani e greci, ma anche slavi del sud. Tutti gli ufficiali dei fanti di marina (un capitano, tre tenenti e 3 sottotenenti) erano russi»; «Nella flotta delle galere i nostromi e aiuto nostromo erano chiamati comiti e sottocomiti. In base all'elenco del 1723 v'erano 36 comiti (di cui 19 stranieri) e 51 sottocomiti (di cui 11 stranieri)».

(D.Den. *Istorija Rossijskogo flota v carstvovanie Petra Velikogo*, SPb 1999, p. 185, note 365-367).

²³ Deane, cit., pp. 94-95.

go della penisola di Hanko («Hangö udd» in svedese) in Finlandia, avvenuta il 27 luglio del 1714, era stata vinta proprio dalle galere²⁴.

Il primo ammiraglio della flotta di Azov fu il favorito dello zar, il ginevrino Franz Lefort (1655-1699), che non aveva esperienza alcuna di navigazione. Come vice-ammiraglio (il primo a ricoprire questo gradino



nella marina russa) era stato scelto il colonnello Giorgio Lima (Jurij Stepanovič Lima, anch'egli con scarsa o nulla pratica di mare. Durante la seconda campagna di Azov, nel 1696, al comando di sette galere, discese il fiume Voronež e il Don, Lima aveva partecipato all'assedio e alla presa della fortezza ottomana. Le fonti russe lo dicono veneziano, tranne un autore che lo vuole, non si sa in base a quali fonti, genovese²⁵. A giudicare dalle sue lettere indirizzate a Franz Lefort, in un italiano che definire stentato sarebbe eufemistico, non lo si direbbe veneziano²⁶. Era un esperto

minatore arruolatosi nell'esercito russo ancora sotto il regno dello zar

²⁴ «...It is evident from the tone of the remarks in the text that the officers of the navy proper looked down upon... those of the galley fleet, who were considered members of a distinct and inferior service. It has been seen that the Russian victory of Hangö Head was not won by the Russian navy, but by the galleys».(Ib., p. 94).

²⁵ N.V. Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, M. 2004, p. 251. Anche il dizionario enciclopedico Brockhaus&Efron lo dà genovese.

²⁶ Qualche esempio della prosa di Lima (Lettera a Franz Lefort): «Ho riceuto una gratisima littera di uostra Eccelenza la quale ho Inteso le vostre buone salute in partichulare del grande Comandure Dio dia la gratia per lauenire me scriuete per il uostro regimento che loro siano fideli alla Sua Maiesta io chredo bene che hauete Inteso li seruiti e la fidelta di quelli piu di tutti ma sono poueri apresso li due regimenti ma adesso non e tempo di suplichare apresso il sig.re tichano michittiucio [Tichon Nikitič Strešněv] io sono stato per uostro hordine ma la paura gia e fugita dal culo gia prima di questa littera io ho scritto il tutto che e passato et per questo e incolera con me il Sig.re Sceine [Aleksej Semenovič Šejn] per che ho scritto à uostra Eccellenza ma Dio mi haiutera pol esser alcune uollte lira di un sig.re uiene per Chastighi de pechati uechij non per la collpanoua... Datum Moscouia li IV Agosto 1698...» (*F.Lefort. Sbornik materialov i dokumentov* [a cura di T.A. Lapteva, T.B Solov'eva], M. 2006, pp. 305-306).

Fëdor Alekseevič, il padre di Pietro il Grande. Dopo la sua esperienza nella flotta tornò nell'esercito col precedente grado di colonnello. Assieme allo scozzese Patrick Gordon, prese parte alla repressione della rivolta degli strelizzi²⁷. Morì in battaglia durante la Grande guerra del Nord il 18 luglio 1702 presso Hummelshof, un piccolo villaggio della Livonia (Hummuli in estone).

Diversamente da Bozzis e Damiani, il nostro capitano «Malina»²⁸ (Molino, Molina, Malino, Mulina, Molen, Molin, Mulin, De Mulin, Moulin o Mullen) era un veneziano a tutti gli effetti. Proveniva da una famiglia illustre e annoverava tra i suoi antenati quel doge Francesco Molin, sotto il quale era stata abolita l'incoronazione della dogaressa e limitata la libertà di movimento del principe, cui s'impondeva di non lasciare la città senza licenza. Suo padre, il rinomato Alessandro Molin - già citato, tra l'altro, come uno dei diretti superiori di Giovanni Bozzis, quando questi fu al

²⁷ Lettera a Franz Lefort: «...Con lochasiona che noi hauemo della rebelione de strillezzi quattro regimenti li quali ueniuanu in Moscouia senza ordine non ho uoluto manchare di darlli hauiso li quali pretendeuano di ucidere il tichan michitouic [Tichon Nikitič Strešnëv] il Chignise [knjaz': principe] Juan Borisouicio [Ivan Borisovič Repnin] Chignese Feodero Jurieucio [Fëdor Jur'evič Romodanovskij] il Chignese Michaelo Gregoriucio [Michail Grigor'evic Romodanovskij] e un Chanceliere del strillez prechaso [Streleckij prikaz: la Cancelleria degli strel'cy] et una suplichia contro di uostra Eccellenza ma per gratia di Dio noi siamo andati all Incontro delli bechij fottuti il uostro regimento sei cento homini il preobarascenschi seicento homini li semeonoschi secento homini et tutti tre li regimenti Io haueuo il Comando il pietro Gordano [Patrick Gordon - MC] era Inpersona con cinque cento homini li haueno rinchondrati lontano di moscouia quaranta cinque uersti il monasterio sichiama uoschresenschi [Voskresenskij] ò uero il nouo gerusalemme li quali non si uoleuano rendere così gli hauemo date delle Cannonate allchuni uccisi et tutti li altri presi prigioni compatitimi se io non scriuo il tutto perche non ho il tempo per la uenire scriuero Datum del Campo li uenti tre di Juni 1698». Lettera a F.Lefort: «...La posta passata gli ho dato auuiso della rebelione de strillezzi li quali li sudetti già è fernito il processo de quei medemi Inpichati et tagliate le tesste cento uenti quattro et il resto mandati per diferente citta con guardie sis tantto che uerra il Lordine et io sono arriuato in Moscouia con li tre regimenti alle 6 di questo con ottima salute la quale speramo anchora di uostra Eccellenza et tutta la Compagnia non ho altro da scriuere solo che restino alegramente et buona salute... di Moscouia li 8 Julij 1698». (Lefort... cit., pp. 283, 289).

²⁸ Lascio ad altri il compito di speculare sul significato diretto (lampone) e i diversi sensi traslati del termine «malina». Basti dire che la trascrizione in cirillico del nome in alcuni documenti rende perfettamente la pronuncia russa di «Molino».

servizio di Venezia - era stato provveditore generale in Dalmazia e Albania, capitano generale da Mar e provveditore generale in Morea. Fu più volte vincitore dei turchi sul mare, in Dalmazia e in Morea, e a lui il predicatore carmelitano Marco Rossetti avrebbe dedicato alcuni versi nel suo poema aulico sulla Sacra Lega:

Del Veneto valor se fede è oggetto,
Tocca al Ciel disputar con Marte i casi;
E Alessandro Molin dal Cielo eletto;
E appena eletto i Traci ha invasi...²⁹

Arruolato, «col grado che più sarà confacente» dal favorito di Pietro I il ginevrino Franz Lefort il 18 febbraio del 1698 ad Amsterdam, Alessandro Molino il giovane raccontò che suo padre era impegnato, a capo delle armate veneziane, a combattere i turchi in Morea, egli stesso l'aveva servito tre anni come capitano dei fanti [da Mar] sui convogli, poi quattro anni in Dalmazia come capitano della cavalleria. Di lì era dovuto fuggire dopo aver ucciso un commilitone in una rissa ed era riparato in Olanda. Detto per inciso, per uno strano scherzo del destino, egli avrebbe corso il rischio di subire la stessa sorte in Russia. Non aveva passaporto e dichiarò di conoscere il francese, l'italiano e il latino. Doveva essere piuttosto male in arnese, se gli furono subito consegnati trenta *efimki* per farsi fare un vestito e due *grivne* al giorno per il vitto³⁰.

E' probabile che Molino, come tanti altri, fosse informato che i russi stavano arruolando marinai, soldati e specialisti in vari campi proprio ad Amsterdam, e abbia voluto cogliere quell'opportunità per rifarsi un'esistenza. Amsterdam era divenuta un polo di attrazione per tutti coloro che desideravano cambiare radicalmente la propria vita per disperazione, per stanchezza, per spirito d'avventura, per inseguire un sogno, o erano anche soltanto in cerca di un'occasione di guadagno. Quanti di loro, come Molino, avevano problemi con la giustizia? Per quanto riguarda più specificatamente gli italiani, soltanto per fare un esempio, ma se ne contano altri, un mese dopo l'arruolamento di Molino, il 9 marzo, sempre

²⁹ Marco Rossetti, *La Sacra Lega*, Padova 1696, p. 231.

³⁰ *Lefort... cit.*, p.234. Elagin, *Istorija*, T. I, SPb 1864, p. 307. L'*efimok* era una moneta corrispondente al Joachimsthaler, con cui, in Russia, venivano a volte pagati gli stranieri. In alcuni contesti erano chiamati *efimki* anche i talleri olandesi e i ducati.

ad Amsterdam, vengono ingaggiati cinque marinai provenienti dalla penisola: Giuseppe Falini da Livorno, Antonio Ventura, Carlo Cattaneo, Giacomo Andrea Rivarola e Martino Soliceto (o Saliceto), tutti da Genova, cui va aggiunto anche un certo Vincenzo Osipov da Malta³¹. Il Ventura, divenuto in seguito nostromo e poi tenente, il 22 febbraio 1712 sarebbe stato condannato a morte e fucilato per essersi rifiutato di salire su un brulotto che doveva essere lanciato contro una squadra svedese al largo della piazzaforte di Vyborg³².

Arrivato a Narva da Amsterdam nel giugno dello stesso anno, assieme ad altri 139 uomini di mare appena ingaggiati³³, nell'agosto dell'anno seguente Molino è a Voronež, dove Pietro stava allestendo la sua flotta per le campagne di Azov e dove già si trovava, affiancato a inglesi e olande-

³¹ Lefort... cit., pp. 235-236.

³² Il 7 marzo 1712 il vice-ammiraglio Cruys informava l'ammiraglio generale Apraksin che il Ventura era stato condannato a morte da una corte marziale e fucilato il 22 febbraio 1712. In precedenza, il 29 agosto 1711, nonostante fosse dell'opinione che la flotta svedese fosse troppo lontana dalla costa e le navi troppo distanziate l'una dall'altra, si era comunque impegnato a partecipare all'operazione, qualora ciò gli fosse stato ordinato. La lettera portava anche l'adesione di Giorgio D'Ascoli. Il 10 settembre un gruppo di ufficiali si era rifiutato per iscritto di eseguire la stessa operazione. Piuttosto avrebbero chiesto il congedo. La lettera era firmata dai capitani Andrej Dioper (Deoper, Depior, Depioro, De Pioro, Bianchi) e Andrej Mijuščik, i tenenti Zuane Bonaldo e Simone Lizza, il sottotenente Jurij Jakovlev, gli «skipper» Matis Bonstej (?) e Ans Vakar (?), i nostromi Lorenzo Baldi, Giovanni Bucari e Aleksandr Stepanov (Elagin, *Materialy...*, T. I, SPb 1865, pp. 251-252, 254, 277; si veda anche Dulič, *U istokov...*, p. 122). Il greco Andrea Dioper deve essersela cavata con poco, dato che potè continuare il servizio e nel 1730 abitava a Pietroburgo sempre col grado di capitano (S.E. Opatovič, *Evdokija Andreevna Gannibal, pervaja žena Abraama Petroviča Gannibala. 1731-1753*, in "Russkaja Starina", 1877, T. 18, n. 1, p. 70). Nel 1714 Zuane Bonaldo, che assieme a Mijuščik aveva addotto come pretesto di non essere mai salito su un brulotto e non sapere come condurlo, fu promosso tenente. Anche Simone Lizza ebbe diverse promozioni (OMS, pp. 187, 334-335, 363). Evidentemente Ventura fu scelto come capro espiatorio e la sua esecuzione aveva il solo scopo di statuire un esempio.

I brulotti erano imbarcazioni (nuove o riadattate) di piccole dimensioni riempite di materiale infiammabile che avevano il compito di agganciare le navi nemiche e incendiarle. I pochi membri dell'equipaggio, generalmente molto bene addestrati, dopo aver appiccato il fuoco cercavano di fuggire su una scialuppa tenuta pronta a poppa. Si trattava, in sostanza, di missioni suicide.

³³ Dulič, *Na službe Rossii...* p. 73.

si, un certo numero di veneziani addetti alla costruzione, compresi i tredici arsenalotti al comando del capitano Giacomo Moro, inviati in Russia dalla Repubblica di Venezia su richiesta di Pietro il Grande³⁴.

Molino fu incaricato di mettere in cantiere alcune imbarcazioni finanziate dall'erario che il capitano danese Simon Peterson si era rifiutato di costruire. Prometteva di fare fare barche capaci di pilotare i vascelli di grossa stazza fuori dalle acque basse, e Aleksandr Petrovič Protas'ev, il capo della Cancelleria giudiziaria di Vladimir incaricato della supervisione di tutte le costruzioni navali a Voronež, «per il suo diligente lavoro» e in attesa di ulteriori disposizioni da parte dell'Imperatore, gli aveva aumentato lo stipendio mensile da 21 a 30 *efimki* (che rimaneva comunque di molto inferiore a quello di altri capitani che ne guadagnavano 60).³⁵ Apprendiamo queste notizie da una lettera allo zar di Protas'ev del 24 agosto 1698. L'autore della lettera fu in seguito accusato di corruzione e rimosso dall'incarico.³⁶ Se ne lamenterà, tra gli altri, anche l'italiano Matteo Simont (uno dei primi costruttori del porto e della città di Taganrog, nei cui pressi, come ipotizzato da qualcuno, un tempo sorgeva Porto Pisano). In una lettera allo zar, Simont si lamentava di aver lavorato cinque mesi per Protas'ev tenendo un corso di navigazione sulle navi da guerra, senza ricevere lo stipendio dovutogli e il rimborso delle spese affrontate per un ammontare di ben cinquecento rubli:

L'anno [1698], o Sovrano, venni io tuo schiavo dalla terra d'Italia a Mosca, e trovandomi a Mosca mi sono obbligato, io tuo schiavo, con l'*okol'ničij* Aleksandr Petrovič Protas'ev [capo] della Cancelleria di Vladimir ad insegnare... a dieci persone, la navigazione delle navi da guerra, l'[uso delle] carte e della bussola e [quanto si richiede] sulle navi da guerra di ogni costruzione e come condurre le navi sul mare e come attrezzarle e quali strumenti siano necessari, sulle mie carte, e per questo insegna-

³⁴ Elagin, *Istorija...* T. I, SPb 1864, p.78; T. 2, *Priloženija*, Čast' I, pp. 459-460. Interessanti le «Prescrizioni d'ordine dell'ecc.mi ingegneri a Giacomo di Pietro Moro capo d'opera de marangoni spediti dal senato in Moscovia», in E.Šmurlo, *Sbornik dokumentov, otnosjaščichsja k istorii carstvovanija Imperatora Petra Velikogo*, T. I 1693-1700, Jur'ev 1903, p.144.

³⁵ PiB, T. I (1688-1701), SPb 1887, pp.735-737. Sulle costruzioni navali a Voronež si veda, tra l'altro, V.I. Rastorguev, *Voronež – Rodina Russkogo voenno-morskogo flota*, Voronež 2002.

³⁶ Elagin, *Istorija...* T. I, SPb 1864, pp. 144-146.

mento io, il tuo schiavo, ho impegnato 500 rubli... e l'*okol'ničij* Aleksandr Protas'ev ha tenuto me, tuo schiavo, cinque mesi senza il tuo, Magnifico Sovrano, compenso...³⁷.

Vale la pena di soffermarci su questo Matteo Simont. Circa un anno prima, a Venezia, un altro Matteo (o era lo stesso?) si era presentato a Grigorij Ostrovskij, un nobile inviato colà e in Dalmazia dallo zar in missione esplorativa, offrendosi di insegnare la navigazione. Ecco quanto riferisce un documento del 2 gennaio 1698 (il 23 dicembre 1697 secondo il calendario giuliano):

È venuto [dal conte Ostrovskij] un... domenicano, padre Matteo, e dice di conoscere la matematica, la teologia e l'ingegneria, e molto bene la navigazione, e chiede di essere preso al servizio del magnifico sovrano; e promette di insegnare la sua scienza e la sua arte in tempi brevi a molti russi e di pubblicare libri su detta scienza in lingua russa".³⁸

Ostrovskij era stato a Venezia tra ottobre e novembre, dunque l'incontro deve essersi svolto in quel lasso di tempo. Lo storico russo Evgenij Francevič Šmurlo si domanda se Matteo non fosse quel padre Coronelli, il quale, tra il 1697 e il 1698, aveva tenuto a Venezia dei corsi di navigazione per gli stipendiati russi inviati da Pietro il Grande³⁹. Ma ciò non può essere, in quanto il Coronelli a cui Šmurlo ac-



Padre Vincenzo Coronelli

³⁷ Ib., T. II, *Priloženija*, Čast' II, p. 314.

³⁸ Šmurlo, *cit.*, pp. 330, 682.

³⁹ «[Lo czar] ha mandato in Olanda, ed Inghilterra molti primarij nobili suoi sudditi, e vassalli, perché apprendano la militare, e la nautica... e ne a spediti qui 35 con avergli

cenna era il famoso cartografo ed enciclopedista Vincenzo Maria Coronelli, francescano dei Frati minori conventuali e futuro generale dell'ordine, il quale appositamente per i suoi scolari russi aveva scritto un manuale intitolato "Navi, ed altre sorti di Barche, usate da Nazioni differenti ne' Mari e ne' Fiumi, Con i Disegni e Paviglioni da esse inalborati, e con le loro Bussole Nautiche, Delineate già dal P. Coronelli. Per l'Istruzione della Nazione Moscovitica, E pubblicate dall'Accademia Cosmografica degli Argonauti. Dedicate all'Illustrissimo ed Eccellentissimo Signore Michele Morosini, Patrizio Veneto, Savio di Terra ferma, 1697", di cui si conservano un esemplare alla Marciana e un altro alla Biblioteca pubblica nazionale di San Pietroburgo.⁴⁰

Secondo il "Prontuario generale della marina", il veneziano Simont era stato accolto nel servizio russo col grado di capitano-ingegnere nel 1698, lo stesso anno era stato assegnato a Voronež «per la costruzione di uno scalo per i convogli delle navi, di un forte e di una città». Sempre nel 1698 fu inviato ad Azov e a Čerkassk col compito di recuperare alcune fregate affondate, poi assegnato a Troick per la costruzione del porto di Taganrog. Nel 1704 è nuovamente ad Azov per la riparazione di alcune fregate, galeotte e brigantini, nel 1711 fu responsabile dei brigantini che si trovavano a Tavrovo. Nel maggio dello stesso anno, dietro sua richiesta, fu esonerato dal servizio.⁴¹

Il 23 maggio del 1709 lo zar ordina all'ammiraglio generale Fëdor Matvevič Apraksin (1661-1728) di far fare una medaglia d'oro commemorativa con, su una faccia, la propria effigie, sull'altra il disegno del forte e del porto di Taganrog e con incisa una dedica a Simont per la costruzione del porto⁴². Il conio della medaglia fu affidato all'orafo france-

assegnato un soldato delle sue guardie del corpo per ciascheduno, ed avendo in oltre i servitori proprii, fanno in tutti un numero di 150 persone, e già applicano sotto il P. Colonnelli alla cosmografia, e sotto diversi piloti alla navigazione senza risparmio di spesa» (*Lettera di monsig. Cusano, nunzio apostolico in Venezia, al card. Spada, segretario di stato*, in Šmurlo, cit., 278-280); Cfr. anche Ermanno Armao, *Vincenzo Coronelli. Cenni sull'uomo e la sua vita*, Firenze 1944, p. 171

⁴⁰ Cfr. anche D. Guzevič, I. Guzevič, *Velikoe posol'stvo: Rubež epoch ili načalo puti, 1697-1698*, SPb 2008, p. 331.

⁴¹ OMS, p. 441.

⁴² PiB, T. 9, vyp. I, M-L 1950, p. 193.

se Solomon Gouin e ancor oggi ne circolano alcuni esemplari anche in argento e bronzo⁴³.



Molino ricompare nel 1701, nel bel mezzo della Grande guerra del Nord contro la Svezia. Nel luglio di quell'anno, col grado di colonnello, ottiene il comando del X Reggimento di dragoni - che terrà fino al dicembre del 1703.⁴⁴ Il reggimento era stato appena formato dal principe Boris Alekseevič Golicyn, capo delle cancellerie di Kazan' e di Astrachan', con cavalleggieri alle prime armi proveniente dalle famiglie nobili della regione attorno a Mosca e delle regioni tra l'Oka e la Volga (zaokskie i nizovye goroda).⁴⁵ Uno storico aggiunge al grado di colonnello la qualifica di "stol'nik" (paggio di mensa),⁴⁶ un titolo molto ambito

⁴³ Su alcune la scritta sul verso è "ZA DELO GAVANI KAPITANU MATVEJU SIMONTOVU" («Al capitano Matteo Simont per l'impresa del porto»), su altre la scritta è abbreviata: «ZA DELO GAVANI KAPITAN. MATVJU. SIMONTOV.» In basso è inciso l'anno 1709.

⁴⁴ M.D. Rabinovič, *Polki Petrovskoj armii 1698-1725. Kratkij spravočnik*, M. 1977, p.87.

⁴⁵ N.P. Volynskij, *Postепенное развитие русской регулярной конницы в эпоху Великого Петра с самым подробным описанием участия ея в Великой Северной войне*, Vyp. I:1698-1706 g.g. Kn. 4. Priloženija (XLIII-XCI), SPb 1912, p. 129.

⁴⁶ M.D. Rabinovič, *Polki Petrovskoj armii 1698-1725. Kratkij spravočnik*, M. 1977, p. 87.

prima che fosse abolito da Pietro con l'introduzione nel 1722 della nuova «tabella dei ranghi», il che induce a supporre che il veneziano fosse nelle grazie di qualcuno molto in alto.

L'anno successivo, il 1702, sempre a Mosca, nella *Nemeckaja sloboda*, il quartiere degli stranieri, Molino avrebbe rischiato di subire la stessa sorte che egli aveva inflitto a un suo commilitone in Dalmazia e che



l'aveva costretto a fuggire da Venezia. Durante una disputa, egli fu aggredito da un colonnello francese, un certo Guérin, il quale, dopo averlo pesantemente insolentito, si scagliò contro di lui con la spada sguainata ferendolo gravemente. L'episodio si svolse alla presenza dello zar, il quale, in seguito a questo e ad altri simili incidenti avrebbe inasprito le pene contro i duelli, facendo applicare limitatamente al territorio della *Nemeckaja sloboda* la legislazione vigente in

Prussia. Purtuttavia Guérin fu poi graziato dallo zar Pietro⁴⁷.

Nel 1702, sotto il comando del conte Pëtr Matvevič Apraksin, governatore di Ladoga e fratello del futuro ammiraglio generale Fëdor Aprak-

⁴⁷ «...pardonnierten dennoch Ih. Czar. Maj... so wohl als den Obristen Guérin... welcher in hoher Gegenwart Sr. Czar. Maj. den Degen gezogen, den Obristen Molino ziemlich verwundet, und andere Insolentien verübet. Diese Exempel aber thaten Ih. Czar. Maj die Augen so weit auf, das Sie wohl vermeckten, wie so viel fremde Officierer von verschiedenen Nationen, die Sie in Ihren Diensten hätten, alle Tage mehr vergleichen Händel könten anfangen. Sie liessen derowegen ein scharffes Duell-Edict nach dem Königlichen Preussischen, so Anno 1688, schon heraus kommen war, publizieren, auch in der Slaboda, da sich die fremden Officierer meistentheils aufhalten, einen Block und Galgen aufrichten, damit hinkünftig vergleichen Händel, Balgen, Mord und Thätlichkeiten unter denen Fremden verhütet würden, welche aus Jalousie wegen Unterschied der Religion, Interesse, Vaterland, u. leichte noch mehr an einander geraten dürften» (Huysen, cit., pp. 27-28).

sin, Molino prende parte alla Campagna di Ingria, la fascia di terra che va grosso modo dalla riva meridionale del lago Ladoga fino al fiume Narva sul Baltico lungo la riva sinistra della Neva, la terra di Ižora dei russi (Ižorskaja zemlja). La regione, in mano agli svedesi da un centinaio d'anni, era per lo più abitata da popolazioni finniche, ma anche slave, che in prevalenza parteggiavano, più o meno apertamente, per la Svezia. La tattica di Apraksin, che aveva di fronte a sé le truppe preponderanti del barone Abraham Cronhjort (1634-1703) era assai semplice: far terra bruciata per impedire agli svedesi di rifornirsi di vettovaglie presso la popolazione locale.⁴⁸ Il reggimento di Molino, forte di 10 squadroni (700 montati e un imprecisato numero di appiedati per mancanza di cavalli), giunge nell'accampamento di Apraksin, stazionato sul fiume Naz'ja - un piccolo corso d'acqua a Est del golfo di Finlandia che si getta nel lago Ladoga -, nella seconda metà di giugno. Poco dopo, Apraksin muove le sue truppe in direzione del fiume Ižora, mettendo a ferro e fuoco i centri abitati. Il 10 agosto le truppe di Apraksin raggiungono la foce del fiume Tosna, un affluente della Neva. Il ponte era stato levato e un reparto svedese di circa 400 uomini si era trincerato con tre cannoni sulla riva opposta. Sotto la copertura dell'artiglieria di Apraksin, il reggimento di Molino affiancato dalla cavalleria irregolare riesce a guadare il fiume e a mettere in fuga gli svedesi che, inseguiti fino all'Ižora, subiscono molte perdite.

Lo stesso giorno, le truppe di Apraksin, dopo aver devastato il villaggio di Ižora e i villaggi circumvicini, si accampano a 15 verste dal fiume e a 35 dal villaggio di Dudorovščina dove era stanziato il grosso delle truppe svedesi. Mossero nuovamente in direzione dell'Ižora il 13 agosto e, prima ancora di raggiungere il punto in cui il fiume si divide in più bracci, si scontrarono con un grosso reparto di cavalleria comandato personalmente dal generale Cronhjort. Gli svedesi furono respinti e costretti ad attraversare il primo braccio di fiume. Ma anche lì furono assaliti dalla cavalleria russa comprendente il reggimento comandato da Molino. La battaglia durò dalle sette del mattino fino a mezzogiorno, e gli svedesi si

⁴⁸ Sulla campagna di Ingria si veda, ad es., V.A Panov, *Pochod v Ingriju P.M. Aprakšina. 1702 god*, in "Čtenija po voennoj istorii", SPb 2007, pp. 126-137.

videro costretti ad attraversare definitivamente il fiume e ad arretrare fino a Dudorovščina, dove si trovava il grosso del loro esercito.



Apraksin si accampa nel luogo dove si sono svolti i combattimenti e di lì scrive allo zar sollecitando l'invio di rinforzi: «la mia cavalleria è meno della metà rispetto alla loro; ho appena i dragoni del reggimento di Molina, che non arrivano a 700, tutti gli altri [circa trecento - MC] sono a piedi, i loro cavalli sono ammassati a Pskov, poi ci sono le centurie di Novgorod e di Mosca e gli ussari, in tutto 500 uomini, più un migliaio di cavalieri e fanti del reggimento di Novgorod, ma sono tali che peggio non si può, i fanti incapaci persino di stare in formazione». Informato che le forze di Cronhjort ammontano a settemila uomini tra fanti e cavalieruzzi e che lo svedese è in attesa di ulteriori rinforzi, e adducendo di avere una cavalleria scarsa di numero, assai cattiva e sfiancata, nonché carenza di grano, Apraksin abbandona le posizioni sul fiume Ižora e arretra fino ai fiumi Naz'ja e Lopa in attesa dei rinforzi. Nonostante questo arretramento, egli tuttavia era riuscito a compiere un passo in avanti verso la susseguente totale occupazione dell'Ingria che avrebbe permesso a Pietro, di lì a breve, di gettare le fondamenta di San Pietroburgo, quel gran finestrone per cui la Russia avrebbe guardato in Europa, secondo la felice espressione di Francesco Algarotti.

Il 22 settembre sopraggiunge il maresciallo da campo Boris Petrovič Šeremetev col grosso dell'esercito. Il 23 arriva lo zar. Ispezionate le truppe di Apraksin, il sovrano trasferisce i circa trecento cavalieri appiedati di Molino nell'esercito di Šeremetev e ordina ad Apraksin di rimane-

re sul posto con la propria cavalleria per coprire le spalle al grosso delle truppe in avanzamento verso la fortezza svedese di Noteburg (la futura Schlüsselburg) che verrà conquistata l'11 ottobre.⁴⁹

Nel mese di dicembre Molino è accampato nei pressi del Ladoga: «Farò una capatina a Ladoga, dov'è accampato il reggimento di Molino e i nuovi reggimenti dei dragoni, a dare un'occhiata e sistemare quel che potrò», scrive Šeremetev allo zar⁵⁰. È lo stesso Šeremetev che soltanto pochi anni prima era stato inviato dallo zar in missione a Malta, si era fermato a Roma e aveva reso omaggio al papa Innocenzo XII, cui aveva, secondo alcuni, baciato le mani, secondo altri, le pantofole. Era rientrato a Mosca esibendo una enorme croce di Malta tempestata di diamanti appesa a una collana d'oro al collo,⁵¹ suscitando l'ilarità generale.

Nel 1704, su richiesta di Giovanni Bozzis, Alessandro Molino viene trasferito nella flotta del Baltico⁵². Lo ritroviamo col grado di capitano, nello stesso elenco di ufficiali e marinai, in cui abbiamo trovato anche lo *Schout-bij-nacht*, destinati al cantiere di Olonec, dove si stava allestendo una parte della flotta. Oltre a loro due e a un certo numero di olandesi e marinai di altre nazioni, troviamo nuovamente Luca Damiani e un certo capitano Žvani Zamarija Loretti⁵³.

Gio(vanni) Maria (Giammaria) Loretti (o Loreti - Jan Marija Loreti, Zamarija), come tanti altri, dopo l'ingaggio nel 1703 era stato mandato prima a Voronež. Ma di lui, allo stato attuale delle ricerche, non si conosce quasi niente, nemmeno da dove provenisse e dove fosse stato arruola-

⁴⁹ N.P. Volynskij, *Postepennoe razvitie russkoj reguljarnoj konnicy v epochu Velikogo Petra s samym podrobnym opisaniem učastija eja v Velikoj Severnoj vojne*, Vyp. I. 1698-1706 g.g. Kn. I: *Vstuplenie (1698-1700) g.g.). Ingermanlandskaja operacija (1702-1704 g.g.)*, SPb 1812, pp. 128-137.

⁵⁰ PiM, T. 2, 1702-1703, SPb 1889, pp. 450-451

⁵¹ *Zapiska putešestvija grafa Borisa Petroviča Šeremeteva v Evropejskie gosudarstva (1697-1699)*, in AA.VV., *Rossija i Zapad: Literaturnye istočniki pervoj četverti XVIII veka*, Vyp. I, M. 2000, pp. 58-179. Cfr. Šmurlo, cit., pp. 352-359, 375.

⁵² PiB, T. 6 (ijul'-dekabr' 1707), p. 154.

⁵³ Elagin, *Materialy...* T. III, SPb 1866, p. 3.

to⁵⁴. Stando a un elenco di ufficiali e marinai della flotta del 1704, guadagnava 22 rubli e mezzo al mese, compresa l'indennità per il vitto, Molino, Damiani e Luca Lizza guadagnavano 30 rubli 27 *altyn* e 4 soldi e mezzo sempre comprensivi dell'indennità per il vitto, mentre il traduttore dall'italiano Melent'ev soltanto tre⁵⁵.

Dunque Bozzis, che negli anni passati aveva servito sotto il padre di Molino quando questi era capitano generale da Mar della repubblica veneziana, ora si ritrova a comandarne il figlio. Ma, nonostante l'avesse voluto con sé egli stesso, non ne è soddisfatto. Il 22 luglio 1704 Bozzis scrive all'ammiraglio generale Fëdor Alekseevič Golovin: «Molino conosce poco l'arte marinaresca... e gli ho dato un buon marinaio e un nostromo che equipaggiò la sua galera da solo, perché Molino non era in grado di farlo».⁵⁶

Proprio il giorno successivo allo sfogo del suo superiore, Molino con la sua galera, la *Svjatoj Apostol Pëtr* (Santo Apostolo Pietro), che era stata varata il 21 maggio nel cantiere di Olonec, uscirà per la prima volta in mare: «È partita da qui la galera sulla quale si trova il capitano Aleksandr Mulin», così un'annotazione di mano ignota sul giornale da campo di Pietro il Grande.⁵⁷ Ecco un elenco di galere e dei loro comandanti in data 8 novembre con annotazioni di pugno dello zar::

1. La galera *Zolotoj Orel* [Aquila d'oro] dello *Schout-bij-nacht* [Bozzis]. Su di essa il capitano Luka Dem'janov [Damiani].
2. *Svjatogo Apostola Petra* [Santo Aposto Pietro]. Cap. Malina.

⁵⁴ OBS, p. 340.

⁵⁵ Elagin, *Istorija...* T. II, *Priloženija*, Čast' II, SPb 1864, pp. 292-301. All'epoca lo stipendio mensile degli ufficiali della flotta era di 583 rubli per l'ammiraglio generale, 186 - vice-ammiraglio, 100 - contrammiraglio o *Schout-bij-nacht*, 50 - commodoro, 40 - capitano di primo rango, 30 - capitano di secondo rango, 25 - capitano di terzo rango, 20 - tenente capitano, 15 - tenente, 10 - sottotenente, 10 - nostromo, 7 - capo artigliere, guardiamarina - 5. A differenza dai russi, gli ufficiali stranieri prendevano la tredicesima (si veda l'introduzione di V. Ju. Gribovskij a OMS, p. 41).

⁵⁶ Elagin, *Istorija...* T.I, SPb 1864, pp. 307-308. Elagin commenta: ciò non aveva impedito a Molino di presentarsi a Protas'ev come uomo esperto di costruzioni navali.

⁵⁷ *Pochodnyj žurnal 1704 goda*, SPb 1854, pp. 2-3.

3. *Aleksandra Makedonskogo* [Alessandro il Macedone]. Cap. Jan Marija Loreti. [Giammaria Loreti]

4. *Feodora Stratilata* [Teodoro Stratilate]. Cap. Luka Lisa. [Luca Lizza]

Completano l'elenco i comandanti Andrew Simpson, Cornelius Clinkert, Ioost Roos e Pieter Vock con le relative imbarcazioni⁵⁸.

Anche il capitano della galea *Fëdor Stratilat* Luca Lizza (Luka Aleksandrovič Lic) – «Lisa» nell'elenco, che vuol dire «volpe», ma non è detto che si tratti di un *lapsus calami* – proveniva dall'armada veneziana. Arruolato nel 1698, prima di essere trasferito nella flotta del Baltico, anch'egli aveva partecipato alle campagne di Azov. Nel 1701 era stato rimandato in Italia col compito di arruolare «uomini di comando, esperti nelle cose di guerra e che conoscano la lingua slava».⁵⁹ Elagin nella sua storia della marineria russa ne riproduce la firma autografa.⁶⁰

Nel 1705 Alessandro Molino partecipa alla difesa di Kronslot, un forte fatto costruire da Pietro l'anno prima su un progetto di Domenico Trezzini a difesa dell'isola di Kotlin, attorno al quale si sarebbe sviluppata la città di Kronstadt. L'assedio da parte di una squadriglia di 22 navi comandata dall'ammiraglio Cornelius Didriksson Thijssen Anckarstjerna (1655-1722) durò dal 4 al 10 giugno. Il 6 giugno gli svedesi spararono sulle imbarcazioni russe 32 bombe; «una bomba cadde sulla galera [comandata da] Alessandro Molina»,⁶¹ la *Svjatoj Apostol Pëtr*. Il 18 agosto le galere a guardia dell'isola comandate da Giovanni Bozzis ingaggiarono battaglia con una nave svedese durata tre ore, la galera di Luca Damiani fu colpita da cinque palle di cannone ed ebbe quindici feriti e tre morti, la galera di Molino fu sventrata in tre punti diversi.⁶² Dopo questi eventi, Molino trascorre un certo periodo a San Pietroburgo e proprio da

⁵⁸ PiB, T.3 (1704-1705), SPb, 1893, pp. 190, 708-709

⁵⁹ Elagin, *Istorija...* T. II, *Priloženija*, Čast' II, SPb 1864, p. 290.

⁶⁰ Ib., T. I, SPb 1864, Appendice, foglio 15. Su Lizza si veda anche OMS, p. 334.

⁶¹ *Pochodnyj žurnal 1705 goda. (Jurnaly 1705 goda)*, SPb, 1854, p. 23.

⁶² N.A. Senjavin, *Morskie žurnaly Nauma Akimoviča Senjavina. 1705-1712 godov*, in "Zapiski Hidrografigičeskogo departamenta Morskogo ministertva", Čast' 10, SPb 1852, pp. 329-330.

un elenco di ufficiali inviati a svernare nella nuova capitale, datato 19 settembre 1705, apprendiamo che egli era ammogliato.⁶³

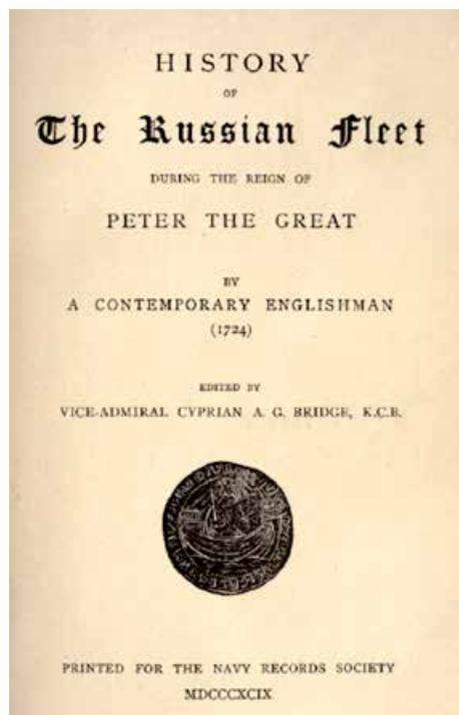


Alessandro Molino ebbe motivi d’attrito non soltanto con Bozzis. Ne ebbe, per motivi disciplinari, anche con il vice ammiraglio Cruys, il quale, in un rapporto a Pietro il Grande, si lagnava sia della disubbidienza e della inoperosità dei capitani Molino e Lizza - sottolineando esasperato che “non è mai stato possibile far loro rispettare l’ordine e la disciplina” - che della trasandatezza e della cattiva condotta del capitano Pietro Maria. Il vice ammiraglio chiedeva allo zar di intervenire nei loro confronti direttamente a voce o per iscritto. Il 4 giugno 1706, su un estratto del rapporto di Cruys, Pietro annota di suo pugno che avrebbe trasmesso il quesito all’ammiraglio (Golovin), non avendo il tempo di occuparsene per-

⁶³ Elagin, *Materialy*..., cit., T. III (1702-1705), SPb 1866, pp. 7-8

sonalmente.⁶⁴ Non è dato sapere chi sia il “trasandato” Pietro Maria. Forse l’olandese, che non doveva cavarsela molto bene con i nomi italiani, intendeva riferirsi al solito Giammaria Loretti dal nome così bistrattato nelle fonti russe.

Il 18 agosto dello stesso anno il futuro ammiraglio Naum Akimovič Senjavin, allora un semplice aiuto nostromo, riporta nel suo diario un elenco dei capitani che avevano partecipato alla campagna del 1706. Tra i comandanti di varie nazionalità, vi sono cinque nomi italiani: Luca Damiani (che, come sappiamo, era slavo), Alessandro Molino (Mulin), Luca Lizza e Giovanni Maria Loretti (Geomarij)⁶⁵. V’è nell’elenco un sesto nome che all’orecchio suona decisamente italiano, quello di Petro Seki, che altrove ho reso, forse sbagliando, come Pietro Sechi o Secchi. Ma il terreno è disseminato di insidie⁶⁶.



⁶⁴ PiB, T.4 (1706), SPb 1900, pp. 271-272; si veda anche A.Nevežin, *Russkij flot na Baltijskom more (Obzor dejstvij administracii i flota za četyre goda, 1706-1709)*, in “Morskij sbornik”, T. CVII, n. 3 – mart 1870. Neoficial’nyj otdel, p. 101.

⁶⁵ Senjavin, cit., p. 334.

⁶⁶ Qualcuno ha creduto di identificarlo in un uomo di colore ingaggiato in Inghilterra o in Olanda nel 1698 (Natal’ja Konstantinovna Teletova, *Zabytye rodstvennye svjazi A.Puškina*, pp. 132-134; Id., *Žizn Gannibala pradede Puškina*, SPb 2004, pp. 156-158). Tuttavia la trascrizione in stampatello («Seichi») del corsivo a mano originale in caratteri latini (in OMS, p. 436), citata dalla Teletova, è improbabile e non rende assolutamente la pronuncia del cirillico Seki, Sekki o addirittura Cekki (Zecchi), come viene alternativamente chiamato il personaggio nelle varie fonti (cfr., ad es., PiM, T. 10/2, p. 1089). E più plausibile che nel corsivo a mano, al posto della prima «i» ci fosse una «c». Soltanto così si spiegherebbe la dizione «Seki» (Sechi), «Sekki» (Secchi), «Cekki» (Zecchi) in quasi tutte le fonti. Inoltre, in Teletova e altrove, il cognome «Seki» viene erroneamente trattato come fosse un soprannome (per capirci, Piter Elaev detto Seki),

Lo storico della marina russa Feodosij Fëdorovič Veselago annota nell'introduzione al suo prontuario generale della marina di aver inserito nelle schede biografiche da lui compilate esclusivamente notizie relative ai percorsi fatti in marina aggiungendo qualche particolare sul servizio prestato altrove soltanto in casi eccezionali. La scheda biografica di Molino, infatti, non fa menzione della sua esperienza nella cavalleria. Rimane tuttavia l'impressione, forse superficiale, che il Molino colonnello di cavalleria e il Molino capitano delle galere vengano trattati, negli scarsi lavori in cui compare il nome, come due diverse persone. Ma è difficile che vi fossero due Alessandro Molino, ambedue stranieri, alla guerra del Nord, e con lo stesso patronimico. Oltretutto, Molino aveva comandato la cavalleria in Dalmazia. Ma è lo stesso Molino a dissipare ogni dubbio.

In un rapporto del 12 novembre 1706, l'ammiraglio generale Fëdor Matveevič Apraksin informa lo zar che «il capitano Molina (Mulin) supplica» che gli venga concesso «un aumento» per «avere egli servito tre anni come colonnello e avere ricevuto un salario da colonnello, poi su richiesta del *Schout-bij-nacht* (Bozzis) fu di nuovo fatto capitano e gli fu assegnato un salario da capitano». Pietro decide di soddisfare la richiesta e scrive di suo pugno sul rapporto di Apraksin: «Assegnare il salario precedente». ⁶⁷ Evidentemente, i colonnelli della cavalleria guadagnavano più dei capitani delle galere, anche se i rispettivi gradi erano equiparabili ⁶⁸. Va però detto che il salario dei capitani delle galere era inferiore a quello dei capitani delle navi. Comunque Molino, in ottemperanza alla decisione dello zar, fu promosso a capitano di primo rango con effetto re-

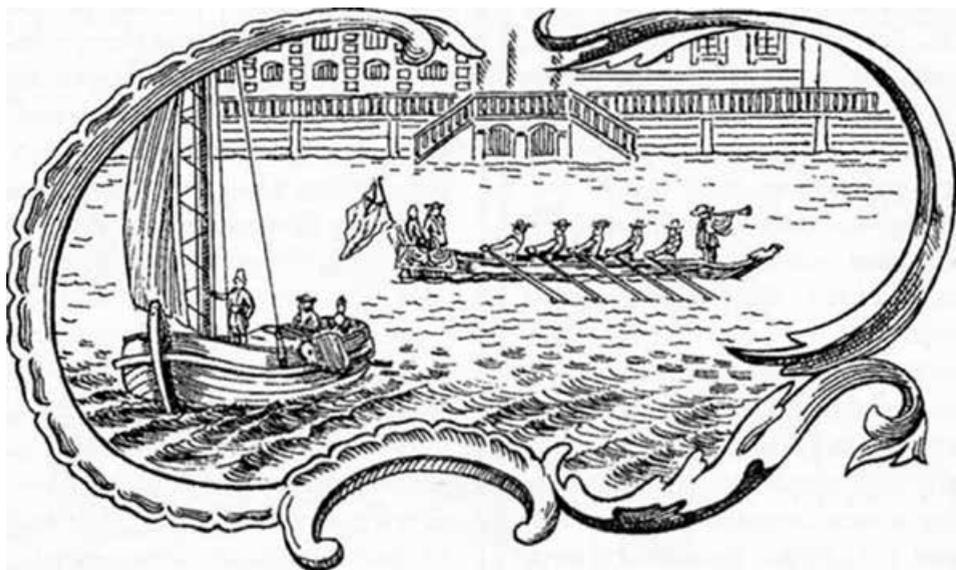
mentre il patronimico «Elaev» – «Elaev syn», come fosse un cognome (si veda «Petro Elaev syn Seki» [«Petro Seki figlio di Elaj» - Elia?] in un elenco dell'ottobre del 1714 in Elagin, *Materialy...* T. III, SPb 1866, p. 71). Resta problematico il patronimico. In ogni caso, si tratta di un ufficiale delle galere che, come abbiamo visto, provenivano in maggioranza dal «Sud Europa». Per me la questione rimane aperta.

⁶⁷ PiB, T. 6 (ijul'-dekabr' 1707), p. 154: «Kapitan Mulin b'et čelom, čto služil on iz kapitanov polkovnikom tri goda i žalovan'ja polkovnič'ja imal, potom veleno byt' po prošeniiju šautbenachta po prežnemu kapitanom i žalovan'ja dajut kapitanskoe; čtob emu pribavit'». Segue l'annotazione di Pietro il Grande: «Dat' pervoj oklad».

⁶⁸ Ciò contraddice, almeno in parte, quanto affermato da John Deane: «The pay of the foreign officers in the land service is much inferior to those at sea; except in the artillery branch» (Deane, cit., p. 101).

troattivo al 12 novembre⁶⁹, un modo, evidentemente, per aumentargli lo stipendio, e un'eccezione, dato che fino al 1728 il grado di capitano delle galee non era solitamente suddiviso nei tre ranghi (primo, secondo e terzo) a differenza di quello di capitano delle navi⁷⁰.

Del veneziano non so altro, salvo che continuò a servire sotto Giovanni Bozzis, partecipò all'assedio e alla presa di Vyborg nel 1710, e passò a miglior vita il 18 giugno del 1712⁷¹. Questa ricostruzione parziale della biografia di Molino da notizie frammentarie sparse qua e là andava necessariamente inserita in un quadro più ampio. Molino fu solo uno dei tanti uomini d'arme provenienti dall'Italia che servirono nell'esercito e nella marina russi. Ve ne furono prima di loro, a partire dalla fine del Quattrocento, e ne verranno altri da tutte le parti della penisola. Saranno anch'essi impegnati nel Baltico, nel Mar Nero, nel Caucaso e altrove, nelle successive guerre contro gli svedesi, contro l'Impero Ottomano, contro la Persia e contro Napoleone. Alcuni si distingueranno e raggiungeranno i più alti gradi dell'esercito.



⁶⁹ OMS, p. 364.

⁷⁰ Si veda l'introduzione di F.Veselago in OMS, p. 123.

⁷¹ OMS, p. 364.



Monumento allo zar Carpentiere, a San Pietroburgo, presso la Stazione Metro "Prospettiva Nevskij". Copia dell'originale commissionato nel 1907 dallo zar Nicola II, sui propri fondi personali, allo scultore olandese Léopold Bernhard Bernstam (1859-1939), per celebrare il bicentenario della vittoria di Poltava

Storia del Risorgimento



BIBLIOGRAFIA
DI MARINA
NELLE VARIE LINGUE DELL'EUROPA
O SIA
RACCOLTA
DEI TITOLI DEI LIBRI NELLE SUDETTE LINGUE
I QUALI TRATTANO DI QUEST' ARTE.



MILANO
DALL' I. R. STAMPERIA

1823.

La Maddalena febbraio 1793 *La prima sconfitta di Napoleone*

di Giuseppe Bonelli e Paolo Cau



In questa cartina contemporanea sono sintetizzati i movimenti delle due flottiglie: riconoscibili la *Fauvette* per i 3 alberi a vele quadre e le mezzegalere sarde appartate a NE dell'isola principale, la batteria di Napoleone a S. Stefano, i cannoni dei sardi e i miliziani a cavallo sulla costa settentrionale della Sardegna."

Il piano francese e le forze contrapposte

E' noto che verso la fine del 1792, la Francia rivoluzionaria aggredì il Regno di Sardegna, invadendo per via di terra la Savoia e occupando, con un'operazione anfibia, Nizza, Villafranca (oggi Villefranche-sur-Mer) e Oneglia, causando gravi perdite anche tra la popolazione civile e

dopo la resa di questi territorî, che erano tra l'altro gli unici accessi al mare sul continente "sardo".

La squadra che appoggiò queste ultime operazioni, comandata dal Contrammiraglio Laurent Jean François Truguet, entro il mese di dicembre, si affacciò nel Golfo di Cagliari con 5 vascelli, 6 fregate e 3 corvette, poi si spostò rapidamente verso la Costa Occidentale della Sardegna, occupando con facilità le due isole di San Pietro e Sant'Antioco e lasciando soldati di guarnigione e due fregate a difesa, e, nel gennaio 1793 riapparve di fronte a Cagliari congiungendosi, nel corso delle settimane successive ad una seconda squadra (altri 6 vascelli), del Contrammiraglio Louis René Latouche Tréville e ad un convoglio di 42 trasporti che recava circa 8.000 uomini armati. Questa forza mista ancorò per settimane in vista della Capitale viceregia, fu rinforzata sino a totalizzare 27 navi e circa 1.000 pezzi di bordo¹.

In quei mesi, la Marina del Regno di Sardegna, che aveva conosciuto nel 1762 una sensibile modernizzazione, passando dalle galere a remi come unità principali alle navi d'alto bordo e adottando, una ventina d'anni dopo, per le

necessità di difesa costiera delle veloci ed agili mezzegalere varate nei cantieri delle Due Sicilie, si era ridotta ad una sola fregata, la *San Vittorio* che ora vagava nell'Alto Tirreno per non farsi predare, e al cosiddetto "Armamento leggero" in altre parole le unità sottili che guarnivano l'Arcipelago de La Maddalena: 2 mezzegalere, 3 galeotte ed alcune gondole (imbarcazioni tipiche delle Bocche di Bonifacio, praticamente identiche al "leudo" ligure). Nel porto di Cagliari non era presente una



Galeotta
XVIII secolo

¹ Emile Espérandieu, *Expédition de Sardaigne et campagne de Corse (179–1794)*, Paris – Limoges, 1895, pp. 24-29.

sola nave da guerra propriamente definibile, ma solo alcune imbarcazioni armate per servizi di dogana e di sanità, e ben presto furono armate come corsare almeno 4 unità private, munite di pochi pezzi di piccolo calibro, che durante il blocco avrebbero ottenuto qualche successo. Ma niente di più.²

Cagliari sarebbe stata bombardata il 27 gennaio, da 5 navi di linea e da 3 bombarde ed il 28 da 7 tra vascelli e fregate e da 3 bombarde, in verità con poca efficacia: un energico fuoco di batterie costiere tenne lontane le navi col tricolore e solo il 28 qualche colpo arrivò sino al Castello della città. L'investimento fu invece tentato il 14 febbraio. Fregate e bombarde prepararono la zona dello sbarco, la spiaggia del Golfo di Quartu, un villaggio non fortificato in vista di Cagliari, che ha intorno altri centri abitati, terreni, frutteti e preziose saline. Qualche migliaio di uomini scesero a terra, marciarono dritti, spalle al mare contro appunto Quartu sulla cui strada però era stato costruito un riparo di tronchi d'albero per 4 cannoni che falciarono senza remissione gli attaccanti, cui non restò che deviare l'itinerario contro la non vicinissima (circa 9 km) Cagliari, accampandosi nella notte nelle strutture delle saline, che i Sardi avevano sabotato, demolendo tetti e portando via porte e finestre. Nella notte vi fu un confuso combattimento, dove i Francesi si spararono persino tra loro, ed i superstiti, gridando al tradimento si gettarono in acqua per salvarsi sulle non poche imbarcazioni che avevano contribuito alle operazioni di sbarco, e che ora però erano sconquassate da una tempesta. Ne annegarono moltissimi, e la sconfitta determinò il ritiro dell'intero corpo di spedizione in Francia, il 22 febbraio.³

Ciò non impedì che un'altra operazione, pianificata dal 1792, avesse ugualmente luogo a partire dal 20 di quest'ultimo mese. Si trattava del tentativo, forse a scopo diversivo, ora, di colpire la Sardegna a Nord, cominciando con la creazione di una testa di ponte nelle Isole Maddalenine. L'aveva suggerita un certo Antonio Costantini, còrso, bonifacino, ma fi-

² Paolo Cau, "Cenni sulla difesa navale di Cagliari durante l'assedio del 1793", in *Francia e Italia negli anni della Rivoluzione*, Atti del Convegno, Bari, Laterza, 1995, pp.177-182.

³ Espérandieu, *op. cit.*, pp. 28-48 e Pietro Marini, "La spedizione francese per la conquista della Sardegna nel 1793", in *Archivio Storico Sardo*, vol. XVIII, Cagliari, Società Storica Sarda, 1930, pp. 93 -107.

lofrancese, mercante di grano che spesso si era basato in passato a Sassari:

“Il convient de commencer par s’emparer des îles de la Madeleine ...; un fort, du canon et quelques troupes empêchent le passage de nos vaisseaux entre la Corse et la Sardaigne”: “E’ opportuno iniziare con l’impadronirsi dell’arcipelago della Maddalena...; un forte, pochi cannoni e truppe impediscono il passaggio delle nostre navi tra Corsica e Sardegna”,

e continuava, dopo aver affermato che i Maddalenini essendo di origine còrsa, sarebbero stati lusingati (*flattés*) di unirsi alla Corsica e quindi alla Francia:

“Il faudrait s’emparer en même temps de la demi galère sarde qui séjourne dans un port de ces petites îles et de quelques autres petits bâtiments qui gardent les côtes de la Sardaigne”: “Bisognerebbe catturare contemporaneamente la mezzagalera sarda basata in un porto di queste isolette e di alcune altre piccole imbarcazioni che difendono le coste della Sardegna.”

Ciò fatto, continuava Costantini, bisognava espugnare la Torre di Longosardo (quella tuttora presente sul promontorio di Santa Teresa di Gallura) abbastanza carente di artiglierie e truppe, ma dominante un’insenatura che avrebbe potuto offrire un sicuro rifugio alle navi francesi ed un terreno di sbarco per i soldati in divisa turchina. Prendere accordi segreti con gli abitanti di Tempio, poco guarnita e lontana 10 leghe dal mare. C’era da temere per l’attaccamento dei Sardi, trattati bene dalla Corte di Torino per renderseli fedeli, proseguiva, ma se una volta giunti nell’Isola si fossero formati dei reggimenti di nativi scelti tra quelli che simpatizzavano per la Francia, si sarebbe ottenuto lo stesso risultato. Dopo Tempio, estendere l’occupazione a Terranova (l’attuale Olbia) e a Castelsardo, ben fortificata e difficile da espugnare senza prendere prima accordi con un’eventuale “quinta colonna” al suo interno: altrimenti si poteva sempre bombardare dal mare.

E poi si sarebbe marciato verso Sassari, difesa sì da un reggimento anche in tempo di pace, ma secondo Costantini, piena di abitanti malcontenti del governo e pronti ad accordarsi con gli attaccanti: se, per giunta, avessero dimostrato di guardar di buon occhio la Rivoluzione francese, gli si poteva elargire una traduzione in “*langue sarde*”. In ogni caso, le forze previste da Costantini per l’invasione erano 6.000 soldati regolari e 6.000 volontari, di cui 2.000 Còrsi: più che sufficienti per bloccare gli af-

flussi di viveri a Sassari, attingendo invece dalle campagne vicine ben più che il sufficiente per gli assediati. Caduta la maggiore città della Sardegna settentrionale, il Nord dell'Isola poteva dirsi conquistato. Lì vicino era Alghero, meno popolosa, ma certo più fortificata e guarnita anch'essa da un reggimento, ma anch'essa si poteva prender per fame o accordandosi con elementi filo francesi residenti entro le sue mura. A quel punto, l'occupazione del Sud e della stessa capitale Cagliari sarebbe stata una passeggiata, ingrossando le truppe su enumerate con tanti Sardi pronti a collaborare. Nessun problema, dopo aver piantato il tricolore sugli spalti di Cagliari, da parte dei centri minori tutt'intorno. Il piano, sottoposto alle autorità còrse, aveva avuto immediata approvazione da parte di Saliceti, procuratore generale e sindaco del dipartimento della Corsica.

4

Ma come abbiamo appena esposto, questo progetto non fu affatto ese-



Ange-Joseph Antoine Roux (1765-1835)
La Corvetta *Fauvette* entra a Marsiglia 2 Ventoso anno 7

guito, per lo meno nell'ordine cronologico originale: era stato Truguet che, forse considerando le lunghe distanze, su terra, tra il Nord Sardegna e Cagliari aveva deciso di cominciare l'offensiva dallo scacchiere meridionale. Fermo restando, però che, come diversione, si doveva sempre

effettuare lo sbarco nelle Maddalenine.

Perciò, parecchi giorni prima della disfatta nei Golfi di Cagliari e di Quartu, Truguet inviò la corvetta *Fauvette* e 3 feluche armate (*Vigilante*,

⁴ Espérandieu, pp. 5-10.

Fidèle, Liberté), il brigantino *Annunziata* e la tartana *Saint François* che avrebbero scortato 16 imbarcazioni minori per il trasporto delle truppe. Esse erano state reclutate tra i peggiori reparti disponibili in Corsica: le guardie nazionali del 2° Battaglione, e 2 compagnie del 4° battaglione volontari, circa 450 uomini che per settimane si erano distinti per impreparazione, indisciplina, riottosità e rissosità tali da giungere all'omicidio di rappresentanti dello stato. Essi erano stati integrati perciò con 150 elementi decisamente migliori, granatieri del 52° Reggimento di fanteria di linea, genieri e alcuni artiglieri, serventi di un mortaio e 3 cannoni campali.

L'intero corpo di spedizione era stato posto agli ordini di Pietro Paolo Colonna de Cesari Rocca (1748-1829), un nipote di Pasquale Paoli, quel "Babbu di a Patria", il Padre della Patria che per decenni aveva guidato la rivolta dei suoi contro i Genovesi ed i Francesi che li avevano sostituiti nell'occupazione della Corsica, senza trascurare di governare, emanare leggi, fondare abitati e persino una università. Nel 1768, egli ed i suoi uomini avevano subito una tragica sconfitta a Ponte Nuovo, ma con la Rivoluzione francese era tornato da un lungo esilio, in Corsica e di nuovo a capo dei compatrioti: la Repubblica gli aveva persino dato il comando della 23ª Divisione: come dire il comando generale di tutta la sua Isola. Ma il suo cuore corso batteva ancora, e forte, per quei Re di Sardegna, che nei decenni precedenti avevano aiutato un po' ufficiosamente e molto alla luce del sole la sua lotta per l'indipendenza, giungendo a piantare lo stendardo sabauda su Bastia e San Fiorenzo (la cui cittadella, guarnita da fucilieri delle galere sarde, fu restituita a Genova a conflitto finito)⁵ durante la Guerra di Successione Austriaca e riconoscendo la bandiera corsa al passaggio delle navi della piccola ma combattiva marina "paolina".⁶ Ed è per questo che l'anziano campione dell'indipendenza aveva prima presentato le gravi difficoltà logistiche che avrebbe potuto incontrare un raduno nella povera e piccola Bonifacio dei battaglioni corsi, già

⁵ ASCA, *Fondo Segreteria di Stato, Guerra e Marina I serie* (d'ora in poi *SSeG 1*), 395, 6.XII.1748.

⁶ Francesco Loddo Canepa, *La Sardegna dal 1478 al 1793*. vol. 2 *Gli anni 1720-1793*, a cura di Gabriella Olla Repetto, Sassari, Edizioni Gallizzi, 1986, pp. 479 e 480; Garelli, pp. 70 e 71 e ASCA, *Fondo Segreteria di Stato, Guerra e Marina II serie* (d'ora in poi *SSeG 2*), 1141, 1142 e 1290.

di per sé mal nutriti, mal vestiti e falcidiati da un'alta percentuale di diserzioni⁷ e, in sèguito, si sarebbe spinto a chiedere l'intervento degli Inglesi (che l'avrebbero nominato Viceré) per liberare i Còrsi, che come lui non si sentivano per niente Francesi, dai nuovi dominatori⁸

La *Fauvette* e l'intera flottiglia erano comandate da un Tenente di Vascello basco, Goyetche, mentre le truppe da sbarco (compresi i granatieri del Capitano Ricard ed alcuni genieri del Capitano Moydié) erano agli ordini del Tenente Colonnello Giovan Battista Quenza comandante al momento del suddetto 2° battaglione, che, in seconda, era comandato da un altro Tenente Colonnello dei volontarî, cui, come capitano e specialista di artiglieria era stata assegnata la direzione del tiro dei 4 pezzi da impiegare a terra: si chiamava Napoleone Buonaparte.⁹

Trascurando i dati sommarî e per niente esatti sulle difese delle Isole forniti da Costantini nel suo progetto, questo corpo di spedizione avrebbe trovato ad attenderlo nell'Arcipelago maddalenino e sulla costa sarda antistante la guarnigione de La Maddalena comandata dal cavalier Giuseppe Maria Riccio, di Tempio, che alle sue dipendenze aveva il Tenente svizzero Barmann, a capo delle truppe terrestri, ed il nizzardo Cavalier Felice de Constantin (1775-post 1838) comandante dell'"Armamento leggiero". Essi avevano ai proprî ordini, rispettivamente, 50 soldati svizzeri del Reggimento de Courten, 500 tra locali abili alle armi e volontarî galluresi (donne, bambini ed inabili erano stati sfollati ed accolti sulla costa dirimpetto, anche con l'aiuto della Chiesa¹⁰, mentre le forze navali erano costituite dalle mezzegalere *Beata Margherita* (l'"ammiraglia", comandata dallo stesso Constantin) e *Santa Barbara*, del carlofortino don Carlo Vittorio Porcile (1756-1815), promosso "capitano tenente" pochi mesi prima¹¹ (entrambe le mezzegalere avevano un equipaggio di circa 140 uomini, un cannone da 8 libbre, 2 da 6 e 2 da 4, concentrati a prua e

⁷ Espérandieu, pp. 49 e 50.

⁸ Loddo Canepa, *op. cit.*, p.480.

⁹ Espérandieu, *op. cit.*, pp. 51 e 52, e Eloi-Jean Peyrou, *Expédition de Sardaigne*, Paris, 1912, p. 124.

¹⁰ Loddo Canepa, *op. cit.*, p.470 e Aristide Garelli, *L'isola della Maddalena. Documenti e appunti storici*, Venezia, 1907, p.147.

¹¹ ASCA, *SSeG I*, 405, 21.IX.1792.

2 falconetti da 8 onces)¹² dalle galeotte *Serpente* (comandante Bistolfo), *Sultana*, *Sibilla* ed *Aquila* (pochi, piccoli pezzi a testa), da alcune gondole e lancioni.



I forti che difendevano l'isola principale erano il "Balbiano" ad ovest dell'abitato ed il "Sant'Andrea" ad est, mentre su Santo Stefano era presente, in località Villamarina una forte torre quadrata, con 4 cannoni di medio calibro e 25 soldati di guarnigione, agli ordini del Tenente Garzia d'Oneglia¹³. Degno di nota come strumento di propaganda e per tener alto il morale dei difensori, lo stendardo che era stato fatto cucire dal

Cavalier Riccio per l'occasione: il Crocifisso con ai piedi Santa Maria Maddalena, con l'iscrizione "PER DIO E PER IL RE VINCERE O MORIRE", e che si può vedere tuttora nel Municipio de La Maddalena.

L'attacco francese

Da metà febbraio, le mezzegalere e le galeotte sarde ogni mattina andavano sulla bocca del porto di Bonifacio, per sorvegliare eventuali uscite e dar l'allarme. Ciò comportò che l'artiglieria della *Fauvette*, 20 pezzi da 36, fosse rinforzata con 2 cannoni da 24 libbre e 2 colubrine da 8 della locale cittadella¹⁴, cosa che autorizzò Felice de Constantin a definirla "fregata" nella sua dettagliata relazione. Il giorno scelto per la partenza sarebbe stato il 18 febbraio, perché, sino a quella data, i venti erano stati contrari. Salpato nella sera, il convoglio fu in vista, scrisse Colonna - Ce-

¹² ASCA, *SSeG 1*, 402 e 476 e ASTO, *Marina*, 6

¹³ *Relazione ultimamente venuta dalla Sardegna*, (anonima, ma certamente stilata da Felice de Constantin, e con pochissime varianti rispetto alla precedente), in: *1793: i Franco-corsi sbarcano in Sardegna* a cura di Federico Francioni, Cagliari, Condaghes, 1993 (d'ora in poi *Relazione*), p. 110.

¹⁴ Peyrou, *op. cit.*, p. 124.

sari “*de la Sardaigne*” la mattina del 19. Vi capitò in mezzo un padron di feluca napoletano, Saverio Di Rosa, che aveva accettato di recapitare a Genova un “*piego*”, “*diretto a S.M. Sarda*”: 2 galeotte lo fermarono e la condussero sotto il bordo della *Fauvette*, ma prima di qualsiasi controllo il Di Rosa era riuscito a filare in mare il plico. Giunto ormai libero ad Alghero il 25 febbraio, il Napoletano avrebbe descritto la flottiglia come composta da 27 unità: una corvetta, 3 “*galeottine*”, 8 tra polacche e tartane ed il resto gondole bonifacine, evidentemente 15¹⁵ La bonaccia trattene la squadretta per alcune ore, ma all'imbrunire il vento riprese con violenza e le gondole che trasportavano gli armati dovettero rifugiarsi di nuovo a Bonifacio. E la *Fauvette* mettersi alla cappa, per altri due giorni.¹⁶ Essa fu avvistata alle 7,30 dalla cima più alta de La Maddalena (La Guardia), e, alle 9 riferirono la stessa notizia le galeotte sarde *Sultana* e *Sibilla*, che sino a poco prima erano state “*di guardia avanzata verso l'isoletta di Sparges*”¹⁷

Il 22 unità da guerra e da trasporto ripartirono, e a mezzogiorno gettarono l'ancora nel canale che separa La Maddalena da Santo Stefano, dopo che alcune d'esse avevano sbarcato soldati nell'isolotto di Spargi, per predarvi del bestiame¹⁸. Il forte “Balbiano” e le mezzegalere spararono numerose salve contro gli attaccanti, causando una perdita sulla corvetta che rispose dopo “*il terzo colpo*”, danneggiando il baluardo e la galeotta *Serpente*. Nella notte, sotto un'intensa pioggia, gli uomini di Quenza e di Napoleone sbarcarono da 5 gondole e 3 feluconi a Santo Stefano, dove misero in batteria i pezzi per costringere la torre alla resa, che avvenne la mattina dopo, anche per opera del fuoco della *Fauvette* e dei feluconi, dopo che la guarnigione aveva tentato una discreta resistenza, di 2 ore,

¹⁵ ASCA, SSeG 2, 1678, Alghero, 25.II.1793, mentre in un documento dell'Archivio Comunale di Cagliari (*Lettera di uno che fa ragguaglio a un suo amico dell'esito che ebbe la flotta francese in Sardegna nell'anno 1793, d'ora in poi ACCA, Lettera*) si elencano: “*una Fregata, un Brich, una Polaca, 3 Galeote, 4 Feluconi, e 4 grosse Gondole, e 5 minori, tutte guarnite a proporzione di gente, armi, e cannoni*” .

¹⁶ Espérandieu, *op. cit.*, pp. 51 e 52.

¹⁷ Relazione, *cit.*, p. 109.

¹⁸ Relazione, *cit.*, p. 110.

secondo la relazione nemica¹⁹, prima con un fuoco di fucileria al riparo delle rocce della costa (perché “*non parati da detta torre non visibile loro*“)²⁰ e poi rifugiandosi nella fortificazione: 17 soldati furono fatti prigionieri, 8 riuscirono a dileguarsi nel retroterra,²¹ ed un marinaio che aveva per nome di guerra *La Grandeur*²² passò a nuoto il braccio di mare che separa Santo Stefano dalla Maddalena, informando dettagliatamente Felice de Constantin dell'accaduto²³. I magazzini adiacenti per primi e poi la torre furono occupati, con bottino di munizioni, viveri e 3 cannoni.²⁴

Constantin, pur essendo subordinato, sulla carta, all'anziano Cavalier Riccio, cui rimaneva il comando del forte “Sant'Andrea” aveva naturalmente preso su di sé l'intera organizzazione della difesa: ed ora che aveva saputo della caduta di Santo Stefano: “*per tentare di sloggiare la fregata e il convoglio, per procurarmi la comunicazione del littorale, e per liberarmi il passo tra questo e la Sardegna, feci portare di notte il più grosso cannone da 15, che avevo sulla batteria Balbian alla punta detta Li Tegi [le Tegge] di questa, e dirigere la forgia per roventare le palle.*” Proseguiva dicendo che i colpi di quest'ultimo pezzo avevano ottenuto l'effetto desiderato: fu la “*fregata per quattro volte colpita a palla infuocata*” ed “*obbligata a tentare la ritirata più alla parte della Sardegna [nel Golfo di Arzachena, o comunque decisamente a Sud di Santo Stefano] per ben due volte, ed infine a lasciare le ancore (4 in tutto) e accorrere nel porto di Santo Stefano*”, nell'insenatura di Villamarina (ora Vela

¹⁹ Espérandieu, *op. cit.*, p. 52.

²⁰ Relazione sui fatti de La Maddalena, trasmessa da Felice de Constantin al Cav. Merli, Governatore di Sassari il 19.III.1793, in: *Dalla Rivoluzione all'integrazione, Studi - Ricerche - Immagini della spedizione francese in Sardegna nel 1793*, a cura di Carlino Sole, Cagliari, Graf & Graf, 1993(d'ora in poi Constantin), p. 75.

²¹ Constantin, *op. cit.*, p. 77.

²² Potrebbe essere tal Salvatore Ornano con l'identico *nom de guerre*, citato in un elenco di ricorrenti per il risarcimento dei danni subiti durante il bombardamento (abitazioni, bestiame ed altro) presente in ASCA, *SSeG 2 1678*, senza data ma ascrivibile all'estate 1793

²³ Relazione, *cit.*, p. 111

²⁴ Pietro Paolo Colonna-Cesari, Relazione giustificativa dopo la sconfitta de La Maddalena, in: *Dalla Rivoluzione all'integrazione, cit.*, p.61.

Marina), da dove la *Fauvette* aveva ridotto, come si è già detto, il torrione dell'isolotto alla resa.



Denis Auguste Marie Raffet (1804-1860), Napoleone a Santo Stefano

Questo per il 23 febbraio: alle 16 Napoleone mise in batteria i suoi pezzi su un tratto della costa nord di Santo Stefano in vista dell'abitato de La Maddalena, riuscendo a trincerarli e proteggerli con muretti a secco, nonostante il fuoco di contrasto dai forti "Balbiano" (i cui cannoni erano guidati nel tiro da un Rossetti "pilotato di fregata") e "Sant'Andrea". Con queste armi (2 cannoni da 4 libbre ed un grosso mortaio a bombe)²⁵, gli artiglieri del futuro Imperatore spararono, si è calcolato con grande esagerazione 1.050 bombe: forse 150 o anche meno²⁶ e molte più palle di ferro, arroventate o no, che, secondo il rapporto che Napoleone stesso avrebbe stilato in sèguito, danneggiarono il porto, 80 abitazioni civili (4

²⁵ Loddo Canepa, *op. cit.*, p. 465, che però definisce obice il mortaio, mentre Espérandieu, p. 53, scrive di "*deux obusiers*". Ma vedere più avanti il breve elenco di quanto fu abbandonato sul campo...

²⁶ Garelli, *op. cit.*, p. 157 fa notare che un mortaio del tempo non poteva arrivare ad un simile totale in 48 ore di tiro sia pure intenso.

in fiamme), la chiesa parrocchiale e i due forti, incendiarono un cantiere, massacrarono il bestiame (solo due uomini risultarono feriti, il marinaio “Joli” ad una guancia ed un miliziano, Michele Degoscio, del paese gallesse di Calangianus, che, mutilato di una gamba, morì giorni dopo)²⁷ e costrinsero le mezzegalere a lasciare Cala Gavetta, dove erano troppo esposte al tiro: però, durante il trasferimento nel più riparato e lontano canale della Moneta, esse poterono rispondere a cannonate al “*nembo di fucilate*” sparato loro dalle truppe sbarcate a Santo Stefano, senza subire una sola perdita²⁸.

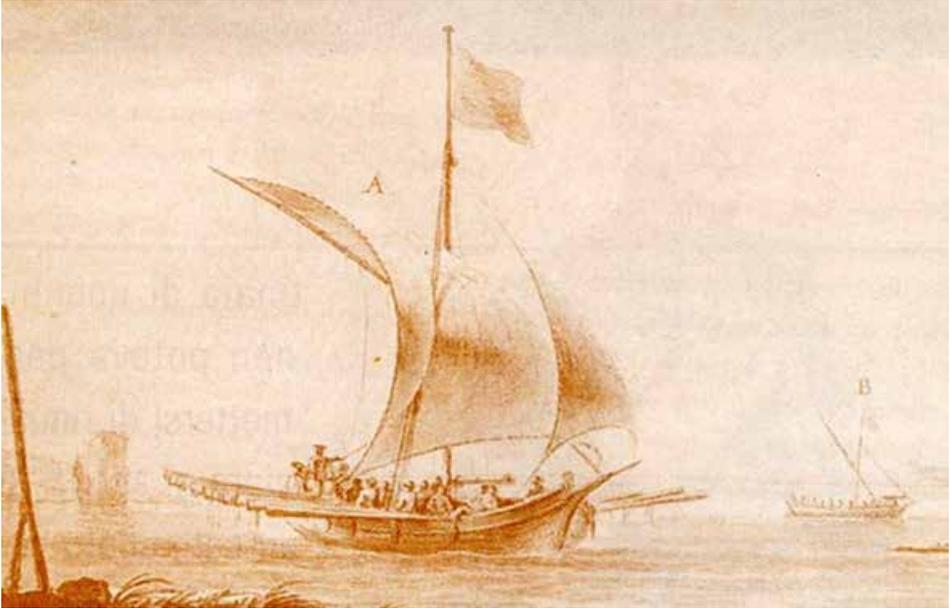
Per la seconda volta, Constantin decise di togliere cannoni ai forti (che ormai avevano esaurito o quasi le loro munizioni) per metterli in batteria altrove: il che fu, ora, a Punta Nera, sulla costa gallurese tra Palau e Capo d’Orso. I due pezzi scelti furono imbarcati su un lancione guidato dal nocchiere della Marina Regia sarda Domenico Millelire (1761-1827: *nom de guerre* “Debonnefoi”), con a bordo 6 marinaî e scortato dalla galeotta *Sultana* del timoniere Tommaso Zonza (1756-1842, *nom de guerre* Fedeltà), e, serviti da artiglieri diretti dal capo cannoniere Mauran, lesionarono ulteriormente la *Fauvette*, decapitandone gli alberelli di gabbia. Altri due cannoni furono trasportati la sera dello stesso 24 febbraio, sempre dal lancione di Millelire, sotto la roccia dell’Orso, più vicina alla nuova posizione della corvetta. Le munizioni, consumate nei due forti, furono attinte ora dalle mezzegalere (il che fa pensare che questi ultimi due pezzi non potessero essere che di calibro 8)²⁹.

Questi due ultimi cannoni non poterono essere messi in batteria prima di notte, e così la *Fauvette*, una gondola, un felucone e due lance lasciarono Santo Stefano, e tentarono due volte (la notte del 24 e la mattina del 25) di effettuare uno sbarco di armati a Caprera, che però fu vigorosamente difesa dalla galeotta di Zonza e a terra, da 65 tra marinaî e miliziani sardi e maddalenini. Intanto, le batterie installate di fresco tormentavano il convoglio francese.

²⁷ ASCA, *SSeG I*, 479, 15.III.1793, lettera del viceré al Cavaliere Tiesi [sic] a Tempio e Relazione, *cit.*, p.112.

²⁸ Relazione, *cit.*, p.111.

²⁹ Constantin, *op. cit.*, p. 76



Su un lancione come questo, Millelire attaccò la flottiglia francese e trasportò 3 cannoni sulla costa gallurese

Constantin, attribuendo al nemico qualcosa come il triplo dei suoi effettivi, e vedendo che, sinché la corvetta e le altre navi armate erano di fronte a Caprera le mezzegalere sarde avrebbero avuto il passo bloccato, pensò bene di contrattaccare i Franco-Còrsi sulla stessa Santo Stefano la mattina del 26 febbraio, con 400 fucilieri, attinti anche dalle truppe del Manca di Thiesi ed imbarcati sulle mezzegalere e sulle galeotte: piano “*accolto con intrepedità da diversi*”³⁰. Quello che il comandante delle forze sarde non sapeva era che Napoleone avrebbe voluto attaccare direttamente la principale delle isole maddalenine, che aveva accettato l’ordine di Colonna Cesari di cominciare l’occupazione con Santo Stefano, e che, dopo aver riscontrato il gran numero di “centri” conseguiti dalla sua batteria, dovuti anche ad un “archipendolo”, uno strumento di mira costituito da una squadra integrata con un filo a piombo che egli stesso aveva realizzato, riteneva che la situazione fosse abbastanza matura per passare all’investimento de La Maddalena prostrata da decine di ore di bombardamento, con l’appoggio dei cannoni della *Fauvette*. Ed il comandante sardo non poteva sapere neppure che proprio dall’equipaggio di questa

³⁰ Relazione, *cit.*, p. 112.

nave che era sorta una fiera opposizione a questo progetto. La gente della corvetta francese non era composta da marinaî di professione, ma da contadini provenzali reclutati a forza e frettolosamente³¹, e che sotto le cannonate delle mezzegalere e delle batterie sarde si erano fortemente demoralizzati.

Colonna Cesari che la sera del 24 nei magazzini militari di Santo Stefano aveva riunito un consiglio di guerra per pianificare l'operazione caldeggiata da Buonaparte, fu presto informato della decisione della ciurma di ribellarsi all'ordine di attacco a fondo (anzi di impadronirsi della nave e tornare a Bonifacio), e risalì verso le 0,30 (ormai, del 25 febbraio) sulla corvetta, accompagnato da 12 *gendarmes* che mise a guardia della sua cabina dove era contenuta anche la cassa del corpo di spedizione, ordinò al pilota della nave, Santo Valeri, di orientare la *Fauvette* a difesa dalle mezzegalere sarde, poi riunì gli ufficiali di tutta la flottiglia sul ponte, chiedendo atto della loro mancanza di disciplina: la risposta fu che era la ... sovrana volontà degli equipaggi ad esigere il "tutti a casa!". Senza replicare, Colonna Cesari rientrò nella sua cabina dove fu raggiunto da un mozzo alle 7 del mattino: il ragazzo comunicava la richiesta, se pure non era un ordine, di presentarsi sul ponte. Il capo supremo della spedizione obbedì, e si trovò di fronte tutti i marinaî riuniti. Senza esser, evidentemente, un grande oratore, prospettò loro la luminosa vittoria che si prospettava e che avrebbe visto il tricolore sventolare su La Maddalena, ma la gente rimase indifferente. Colonna Cesari passò ad altri sistemi: prima puntò una pistola su un barile di polvere da sparo, gridando "Una mia parola, e la nave salta!", ma lo si era visto troppe volte esitante sino alla pusillanimità per credergli, e come ultimo tentativo, o per un vero crollo psichico, scoppiò a piangere, senza ottenere altro, in sèguito, che i soprannomi di "Pleureur" (Piagnone) e, dal compatriota Saliceti, quello sarcastico di "Eroe de La Maddalena".³²

Goyetche cercò di mediare: chiese agli uomini di esprimere il loro voto schierandosi a dritta quelli che volevano rimanere almeno per 6 o 8 ore per proteggere da un attacco delle mezzegalere sarde la ritirata che sareb-

³¹ Espérandieu, *op. cit.*, p.53.

³² Peyrou, *op. cit.*, pp. 129-130 e 135.

be dovuta avvenire sulle imbarcazioni sottili, e a sinistra quanti volevano andar via e subito: una discreta maggioranza rimase a dritta³³.

Colonna Cesari dovette dettare a voce alta l'ordine di ritirata, e senza poter aggiungere due parole per sollecitare le imbarcazioni armate di assistere nell'imbarco le truppe di terra. La missiva, strappatagli dalle mani e imbarcata su un canotto per essere recapitata in fretta a Quenza, diceva che la *circonstance* esigeva che gli sbarcati si ritirassero al più presto e si reimbarcassero, mettendosi al riparo degli attacchi delle mezzegalere sarde sotto i cannoni della *Fauvette* (chiamata fregata anche da lui, adesso), dopo aver gettato in mare tutto il materiale che non fosse stato possibile salvare. Ma, se vogliamo credere al rapporto scritto in seguito da Colonna Cesari, il canotto tornò a bordo in pochissimo tempo, perché quei "lâches" dei marinaî avevano solo finto di offrirsi volontarî per far dimenticare il loro precedente atto di insubordinazione, ma poi avevano pensato bene di evitare incontri con la Marina Regia. Occorse mandare un'altra lettera con altri vogatori che, se non altro, portarono a termine il recapito³⁴.

Contrattacco sardo e ritirata dei Franco Còrsi

La lettera, ricevuta dalle guardie nazionali còrse la mattina del 25 febbraio, le mise nel panico: esse erano state, è vero, sicure di concluder felicemente la campagna, ma avevano subito giorni di pioggia invernale senza una tenda per ripararsi ed esaurito in quelle numerose ore le riserve di viveri, e lo stesso Napoleone si era dovuto accontentare della carne di un capretto reperito a stento sull'isolotto e abbrustolito senza sale e alla bell'e meglio su un fuoco di sterpaglie.³⁵ E intanto, dalle manovre, sembrava proprio che la corvetta prendesse il largo. Gli uomini del 2° Battaglione si gettarono quindi verso la spiaggia su cui avevano preso terra, per risalire sulle gondole nonostante Napoleone tempestasse per ridurle all'ordine, con l'aiuto dei suoi artiglieri e dei pochi granatieri "regolari". Ma le principali imbarcazioni si erano dileguate, e fu gran cosa se almeno

³³ Espérandieu, *op. cit.*, pp.54 e 55, nt 2.

³⁴ Idem.

³⁵ Loddo Canepa, *op. cit.*, p. 467.

i fuggiaschi poterono salvare le proprie vite, imbarcandosi uno alla volta sulla feluca di tal Capitano Gibba ed alcune scialuppe che Colonna Cesari e Goyetche erano riusciti ad inviar loro, perché aspramente esortati dal Capitano Peretti del 52° Reggimento.³⁶

Felucone



All'avanguardia del previsto contrattacco sardo era stato mandato intanto il Millelire col suo lancione, stavolta impiegato come imbarcazione d'assalto, non più per il semplice trasporto di un cannone. Avanzando verso Santo Stefano sotto l'appoggio dei forti de La Maddalena, avvistò 2 feluconi francesi che tentavano di fermarlo, ma non esitò a colpirli più volte col cannone che aveva postato a prua del lancione, disalberandone uno e costringendoli alla ritirata entrambi. Sbarcò con 15 uomini armati su un punto di Santo Stefano non visibile da dove Napoleone ed i suoi si erano accampati, rimandando poi il lancione in Gallura per attingervi rinforzi (su quel tratto di costa si erano ammassati qualcosa come 500 tra miliziani e soldati regolari sardi, comandati da don Giacomo Manca di Thiesi (n. 1730). Coi suoi marinaî e con numerosi fucilieri di rincalzo, raggiunse, per un sentiero noto la spiaggia ormai abbandonata dai nemici,

³⁶ Espérandieu, *op. cit.*, p. 55 e Peyrou, *op. cit.*, p.131.

che vi avevano lasciato però, come si sarebbe letto nelle relazioni successive, i 3 cannoni della torre, intatti, i pezzi d'artiglieria che avevano colpito La Maddalena (sul mortaio furono riconosciute le "armi" di Luigi XVI), e l'"archipendolo" di Napoleone, tre buone ancore e molto altro materiale, pallottole, fucili, polvere, uniformi³⁷. Erano stati lasciati a terra anche 10 volontarî còrsi, presi subito prigionieri, nonché 4 Sardi: 2 disertori del Reggimento di Sardegna, un detenuto che era stato tolto dal carcere quando i Francesi avevano occupato Nizza, ed un delinquente comune che si era rifugiato in Corsica prima della guerra³⁸. E, sembra, molti caduti sepolti sotto la terra e la sabbia di Santo Stefano³⁹.

Le mezzegalere, le galeotte ed il lancione di Millelire si posero all'inseguimento della flottiglia in ritirata verso Bonifacio, ma essa andava così veloce che si riuscì a catturare solo una gondola che portava rifornimenti al campo francese ormai abbandonato, la galeotta *Sultana* e la gondola *Aquila* avevano predato la notte tra il 26 e 27 febbraio la tartana francese *Vergine del Rosario* del Capitano Antonio Tropé Martin di Saint Tropez con a bordo un carico di ferro e missive che davano notizia dello stato di guerra tra Francia repubblicana ed Olanda, Gran Bretagna e Spagna, una polacca con un ricco carico di cotone e, il 6 o 7 marzo, la tartana *L'aimable Lucie* (Capitano Joseph Barbier pure di Saint Tropez) con 15 Francesi, proveniente da Malta e diretta in Francia⁴⁰.

La vittoria, insomma, era stata totale. Negli anni successivi, dopo una breve pace tra Regno di Sardegna e Francia, si sarebbe temuto più volte un altro colpo di mano a scopo di annessione delle Maddalenine, ma esso

³⁷ ACCA, *Lettera* elenca: "un grosso mortaio di bronzo e 4 cannoni parimenti di bronzo, uno de' quali di 36 libbre di palla, fucili, sciabile, e polvara ed altre munizioni da guerra ...". Sulla storia del "traguardo a pendolo per dirigere le bombe, costruito da Napoleone" v. il sito del Comitato Ricerche Storiche Maddalenino (CORISMA), dove si trovano pure la foto del cimelio e quelle di un obice da 17 mm e di un mortaio da 12 pollici (320 mm). <http://web.tiscali.it/corisma/articolo7.htm>.

³⁸ ACCA, *Lettera*.

³⁹ Così, almeno, si afferma in Constantin, *op. cit.*, p. 77 e in ACCA, *Lettera* dove, nientemeno, la somma di caduti e prigionieri franco – còrsi sale a 270, "senza contar i feriti".

⁴⁰ ASCA, *SSeG* 2, 1678, Sassari, lettera dell'Ufficiale Fiscal Regio al Viceré 8.IV.1793, e Sassari 11.III.1793, lettera del Governatore di Sassari, Merli, al Viceré.

non fu mai più neppure tentato, e l'Arcipelago rimase sino ad oggi territorio italiano dopo essere riconfermato possedimento del Regno di Sardegna. Il merito maggiore va, indiscutibilmente alla Marina Regia del tempo, sia pure con l'aiuto degli Svizzeri e delle truppe di terra del Marchese di Thiesi, ed è significativo che tra i destinatari delle prime medaglie d'oro della storia militare sarda e italiana vi fossero Domenico e Agostino Millelire (quest'ultimo, fratello del primo era anch'egli marinaio, ma aveva operato a terra durante il bombardamento). Altri componenti della Marina Regia ricompensati per il valore dimostrato furono, naturalmente Constantin e Porcile, Bistolfo comandante della *Serpente*, il Guardiamarina Barone Galera, il "piloto" Rossetti, Tommaso e Cesare Zonza, un Alibertini (o Albertini o Aubertini) marinaio semplice, lo scrivano di fregata Pietro Francesco Foresta e il "piloto giubilato" Alagna.⁴¹



Domenico e Agostino Millelire e Tommaso Zonza

Poche parole infine sulla partecipazione di Napoleone a questa battaglia. Essa rappresentò il suo battesimo del fuoco ed in essa vide la sua prima sconfitta, anche se indipendentemente dalla sua volontà e dalle capacità dimostrate sino al momento del "*sauve qui peut!*" dei suoi. Ma al di là di questo, fu solo un episodio trascurabile nella sua biografia, presto oscurato dalla vittoria di Tolone di pochissimi mesi dopo e dalle campagne d'Italia del 1796 e 1797.

⁴¹ Gin Racheli, *La Maddalena e le Isole Intermedie*, Milano, Ugo Mursia Editore, 1991, pp. 160 - 162 offre l'elenco più dettagliato.

La difesa della Spiaggia Romana nelle guerre napoleoniche

di Piero Crociani

La proclamazione della Repubblica Romana nel 1798 e la successiva partenza con la spedizione francese d'Egitto di quasi tutto il naviglio già pontificio, andato perso sul Nilo, fecero sì che, con la prima restaurazione, il nuovo papa, Pio VII, non trovasse quasi più traccia della sua marina. Non a caso il padre Alberto Guglielmotti, lo storico della marina pontificia, intitola il volume che ne conclude la collana "Gli ultimi fatti della squadra romana da Corfù all'Egitto"¹.

La prima restaurazione

Quel che trova il nuovo pontefice sono, oltre ad un lancione, tre galere alla fonda nel porto di Civitavecchia, la *Padrona*, la *Capitana* e la *San Pietro*, non più in grado di prendere il mare ed adibite alla custodia dei forzati². Custodia che, legata alla propulsione a remi, era demandata come in tutti gli stati mediterranei alle cure della marina. Nel 1801, venduto il mal ridotto lancione e mancando quindi unità di proprietà statale, "per l'ispezione delle spiagge" vengono noleggiate due barche da pesca, come si verificherà ad Ancona l'anno successivo³.

Sulle coste tirreniche, invece, il 1802 segna un deciso progresso: a luglio sono allestiti due lancioni⁴ per i cui equipaggi sono spedite le armi da Roma il mese successivo: 24 tromboni guarniti d'ottone, 50 carabine guarnite in ferro, 31 pistole, 50 brandistocchi e 50 sciabole con guardia di ottone. Si stanno invece ultimando gli 8 tromboni di bronzo che devono

¹ Alberto Guglielmotti, *Gli ultimi fatti della squadra romana, da Corfù all'Egitto, 1700-1807*, Roma, Tip. Vaticana, 1893.

² Archivio di Stato di Roma (d'ora in poi ASR), *Soldatesche e Galere* (d'ora in poi SG) b. 742.

³ ASR, SG, b.752.

⁴ ASR, SG, b.745.

guarnire i lancioni – dal che possiamo desumere che si tratti di petrieri o spingarde- e altre 31 pistole⁵. Non sappiamo se, pur con l'armamento incompleto, i due lancioni – *San Francesco* e *San Ferdinando* – abbiano ugualmente intrapreso la crociera estiva. A dicembre – quasi a risarcimento delle precedenti rapine e dei danni arrecati (tra l'altro a Civitavecchia ci sono da pagare le pensioni ad una settantina di vedove di marinai morti in Egitto)- la Francia cede allo Stato Pontificio due brick, uno da 16 cannoni che verrà chiamato *San Pietro* ed uno da 12, che sarà il *San Paolo*, per ciascuno dei quali è previsto un equipaggio di 120 uomini. Sullo specchio di poppa i due legni recano, in lettere d'oro, l'iscrizione "Il Primo Console della Repubblica Francese ne ha fatto dono a Nostro Signore"⁶.

Il 1803, anno in cui la marina è comandata dal Colonnello Bussi, non registra eventi di nota. L'anno successivo, il 28 marzo, Bussi è sostituito dal Tenente Colonnello Ottavio Falzacappa, un nobile di Corneto (Tarquinia) proveniente dal servizio spagnolo, che è nominato anche capitano di porto e commissario di sanità di Civitavecchia⁷. Ad agosto il Capitano Zara, col *San Pietro*, cattura al largo di Civitavecchia una galeotta corsara con 22 "turchi"⁸, galeotta che viene immessa nella marina pontificia col nome di *Santa Firmina* e che nell'agosto dell'anno seguente coopera alla cattura di una scampavia tunisina, con 18 uomini a bordo, da parte del *San Pie-*



veniente dal servizio spagnolo, che è nominato anche capitano di porto e commissario di sanità di Civitavecchia⁷. Ad agosto il Capitano Zara, col *San Pietro*, cattura al largo di Civitavecchia una galeotta corsara con 22 "turchi"⁸, galeotta che viene immessa nella marina pontificia col nome di *Santa Firmina* e che nell'agosto dell'anno seguente coopera alla cattura di una scampavia tunisina, con 18 uomini a bordo, da parte del *San Pie-*

⁵ ASR, SG, b.747.

⁶ ASR. SG, b.745.

⁷ Archivio Segreto Vaticano (d'ora in poi ASV), Segreteria di Stato – Età Napoleonica – Biglietti (d'ora in poi Biglietti) n. 21.

⁸ ASR, SG, b.745.

tro, che ha imbarcato, come “guarnigione” 25 soldati del presidio di Civitavecchia.



Con un’ordinanza del 1° giugno di quello stesso anno la marina è stata riordinata e dovrebbe comprendere 230 elementi tra personale a terra (23) e navigante (207). A Roma devono risiedere un colonnello deputato alla Congregazione Militare con un aiutante, un commissario ordinario, un sotto-commissario ed uno scrittore, a Civitavecchia, invece, il colonnello comandante con un aiutante, un commissario ordinario, un sotto-commissario, uno scrittore, un maestro di nautica ed uno di artiglieria (ciò che farebbe pensare ad una scuola o, almeno, a dei corsi di istruzione, di cui però non si è trovata traccia), un ingegnere delle costruzioni, un munizioniere generale e due particolari, un ministro dell’arsenale, un maestro d’ascia e di vele, un maestro calafato, un maestro bozzellaro ed un maestro ferraro. Il personale da imbarcare sul *San Pietro* (il *San Paolo* è già fuori uso) deve comprendere il maggiore comandante, capitano, tenente, scrivano, chirurgo, 1° e 2° pilota, 1° e 2° capo cannoniere, 1° e 2° nocchiere, padrone di carico, maestro d’ascia, maestro e 2° maestro calafato, maestro bottaro, 8 cannonieri, 4 timonieri, 2 gabbieri, 68 marinai e 4 mozzi. I due lancioni imbarcano complessivamente 73 uomini, comandati da due tenenti, e 29 la “Santa Firmina”, comandati da un capitano⁹.

Ma ormai non è più solo con i Barbareschi che devono vedersela i marinai pontifici, sul mare operano anche legni, militari o armati in corsa,

⁹ ASR, SG, b.761.

francesi (liguri compresi) ed inglesi (cui si aggiungeranno tra poco i corsari siciliani) rendendo difficile la navigazione anche dei neutri e facendo nascere pure qualche incidente internazionale, come quello provocato dall'evasione ad Anzio, nell'ottobre 1804, di cinque comandanti di legni inglesi che erano a bordo di navi corsare francesi attraccate in quel porto¹⁰.

L'occupazione francese

I problemi maggiori, comunque, stanno per nascere a terra, dopo che Ferdinando iv di Borbone si è schierato a fianco dell'Inghilterra e della Russia. Infatti con il passaggio delle truppe napoleoniche destinate all'occupazione del regno di Napoli inizia, nel 1806, una strisciante, lenta, progressiva occupazione dello Stato Pontificio destinata a concludersi con un decreto di Napoleone del 10 giugno 1809 che annette all'Impero Francese Lazio ed Umbria (le Marche erano già state annesse in precedenza al Regno d'Italia).

Il periodo dell'occupazione e della forzata convivenza fra le truppe imperiali e quelle pontificie è assai difficile. Il Papa è obbligato a cedere alla forza – e ci tiene a sottolinearlo – ma cerca, finché può, di non far nascere incidenti che possano ulteriormente aggravare la situazione. Tollerava quindi che i francesi occupino Civitavecchia, Anzio ed infine Terracina e le 33 torri che guarniscono il litorale.

La presenza della Divisione Francese delle Coste del Mediterraneo, lungi dallo scoraggiare, finisce per giustificare le incursioni inglesi. I piani di Napoleone non prevedevano la ricostituzione di una flotta napoletana: le unità d'altura assegnate all'*Armée de Naples* erano le 10 unità leggere riunite a Civitavecchia al comando del capitano di vascello Chaunay-Duclos. Due soltanto, i brick *Endymion* (XII-8) e *Abeille* (XVIII-8, II-36 carronate e 160 uomini) possono tuttavia raggiungere il Golfo, mentre la corvetta *Bergère* (XVIII-12, I-36 carronata) si arrende il 17 aprile 1806, davanti a Fiumicino, alla fregata inglese *Sirius*, e le altre, dopo essersi rifugiate nel Tevere, rientrano a Civitavecchia e di qui a Tolone.

¹⁰ ASV, *Biglietti*, n. 23.



La Torre Cervia alla fine dell'Ottocento, ancora coi segni dell'incursione inglese

In giugno, in due riprese, i britannici sbarcano alla torre di Santa Barbara, inchiodandone un cannone ed asportandone un mortaio¹¹. Il 3 marzo 1807 un corsaro al servizio inglese preda al Circeo, davanti a Torre Cervia, due imbarcazioni ed effettua uno sbarco. Lo stesso si verifica il 13 maggio, nonostante i 30 colpi di cannone sparati dalla guarnigione pontificia di Tor San Lorenzo; e due giorni dopo, alla Torre di Sant'Anastasia, dopo aver predao tre barche coralline, cento uomini sbarcano da un brick e da due altri legni inglesi per inchiodare i cannoni della torre e bruciarne gli affusti¹². Casi del genere sono destinati a ripetersi negli anni successivi. Logico quindi che in questo periodo la marina pontificia non abbia alcun ruolo, tanto più che ora i francesi armano, per conto loro, a Civitavecchia dei legni da corsa¹³. Così nel 1808 gli equi-

¹¹ ASV, *Biglietti*, n.30.

¹² ASV, *Biglietti*, n. 33.

¹³ ASR, *SG*, b.769.

paggi contano solo 5 ufficiali e 126 sottufficiali e marinai mentre il personale di terra conta 11 elementi oltre agli addetti al servizio di sanità.

Il 1° febbraio 1809, incalzato dalle continue richieste francesi, il papa, per non prestare alcuna ulteriore collaborazione, decide di sciogliere la marina, giubilando, cioè pensionando, i suoi 133 componenti: 44 a soldo intero, 33 a due terzi, 35 a mezzo soldo e 27 ad un terzo. La mossa del papa coglie di sorpresa i francesi che contavano sui marinai pontificici per seguitare ad armare i due lancioni (divenuti, per l'occupante, le cannoniere *Bacco* e *San Pio*), la goletta "*Vigilante*" (già *Santa Fermina*) e le imbarcazioni di servizio o per adibirli alle torri costiere in quanto capaci di riconoscere le na-
vi¹⁴.



Gran parte dei marinai – senza contare i 22 riconosciuti inabili al servizio – non vorrebbe continuare a servire sotto l'imperatore, pur consapevole che persistendo nel rifiuto perderà il diritto alla pensione; perciò servirà un decreto della Consulta Straordinaria per gli Stati Romani per imporre a 105 di loro l'arruolamento nella marina imperiale sotto ufficiali francesi (insegne di vascello Combarieu, Aubert, Chauland e Audibert). Seguiranno qualche dissenso e parecchie destinazioni a terra, in porto, così a luglio i tre legni conteranno 5 ufficiali, chirurgo, scrivano, 2 *maîtres d'équipage*, 3 maestri cannonieri, calafato ed aiuto, 6 timonieri, 2 marinai di 1a classe, 34 marinai, un novizio e 4 mozzi¹⁵.

La 30e Division Militaire

¹⁴ ASR, *Miscellanea Governo Francese*, b 34.

¹⁵ ASR, *Ibidem*.

L'11 aprile 1810 Lazio ed Umbria formano ufficialmente la 30e Divisione Militare francese ed il 22 maggio la Marine Imperiale prende formalmente possesso di tutti i legni pontifici presenti a Civitavecchia che vengono così descritti: brick *San Paolo*, carenato in rame, adibito ad alloggio dei forzati, brick *San Pietro* con una scialuppa e due canotti, una grossa scialuppa per scaricare i bastimenti, galere *Capitana* e *San Pietro*, adibite anch'esse ad alloggio dei forzati, galera *Padrona*, colata a fondo, trabaccoli *San Pietro* e *Casto Giuseppe* con due canotti, un canotto per il servizio al faro, un canotto e una scialuppa per rimorchiare le due bette "cavafango", cannoniere *S. Pio* e *Bacchus*, ciascuna con un cannone da 18 e quattro petrieri, galeotta *La Vigilante* con un cannone da 6 e quattro petrieri¹⁶. Non un gran che, dunque, soltanto gli ultimi tre legni – ed il *Bacchus* è destinato da lì a non molto a naufragare – possono considerarsi operativi e formeranno negli anni successivi la squadriglia di Civitavecchia, cui si affiancheranno, ad intervalli, altre imbarcazioni francesi come lo sciabecco *Dauphin*, che nel 1810 perde il suo capitano, il 26 giugno, in uno scontro con un corsaro siciliano, o come la goletta *L'Eclair* nel 1811 o la cannoniera *Le petit page*, che dovrebbe essere il nuovo nome del corsaro siciliano "Il paggetto", catturato nel settembre, o la cannoniera *Le poisson volant* che un rapporto di polizia vorrebbe persa davanti a Fiumicino nello scontro del 4 luglio 1811 in cui va' persa anche *La Vigilante*, che troviamo però ancora menzionata l'anno successivo insieme all'omologa *La Fedele* ed alla goletta *La Torche*. Tutte queste notizie, tranne l'ultima, dedotta dall'almanacco di quell'anno, ci sono pervenute non dalle gazzette dell'epoca ma dalle più affidabili segnalazioni contenute nel volume, curato da Nicole Gotteri "*La police secrète du Premier Empire- Bulletins quotidiens adressés par Savary à l'Empereur*"

Se, come si vede, la Marina Imperiale non ha a Civitavecchia una forza navale di qualche rilievo, lo stesso non può dirsi per quanto riguarda la sua organizzazione a terra, aumentata negli anni fino a comprendere, nel 1813, un capitano di fregata comandante militare della marina, un sottoringegnere, un alfiere di vascello capo di stato maggiore della flottiglia, un capo dell'amministrazione, un sotto-ispettore, un sotto-commissario, un sotto-guardamagazzino, un commesso di 1a classe e due di 2a, un sottoringegnere marittimo per le costruzioni (la goletta *La Torche* è stata co-

¹⁶ ASR, *Miscellanea Governo Francese*, b. 35.

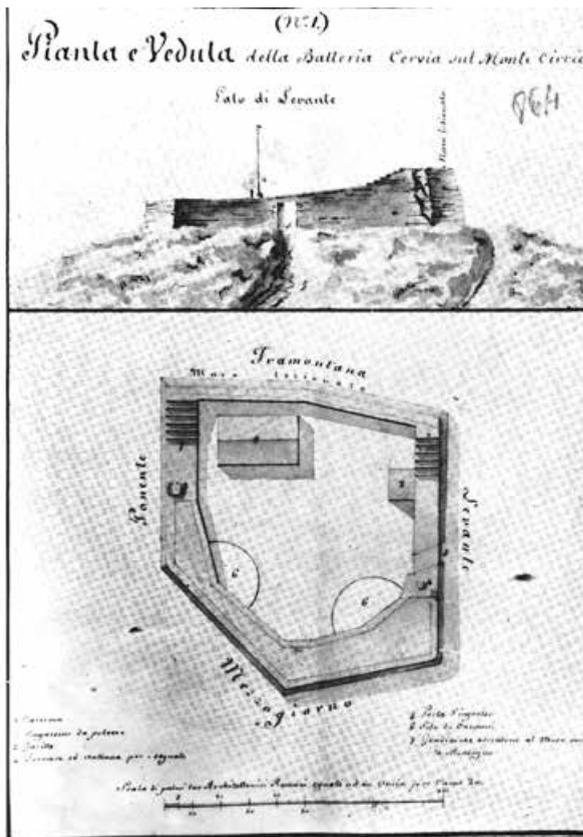
struita a Civitavecchia ed un'altra è in costruzione), un ingegnere dei ponti e strade (Napoleone si era già interessato della situazione del porto in due lettere del 22 aprile e del 4 maggio 1811) ed un commesso straordinario ai viveri. Tutto questo personale è di stanza a Civitavecchia, dove risiede anche uno dei "sindaci" addetti all'iscrizione marittima, cioè alla tenuta delle liste di leva della gente di mare, mentre gli altri risiedono a Roma, Fiumicino, Terracina e Porto d'Anzio.



A. DI BRAZZA, «L'Arsenale di Civitavecchia» con forzati che spazzano scortati da un gendarme (incisione, 1824)
(Roma, Gabinetto nazionale delle stampe, fondo Corsini)

La leva marittima incontra, come quella per l'esercito, grandi difficoltà, specie quando Napoleone, con una lettera del 31 luglio 1811, ordina che "i porti romani" forniscano 100 marinai per l'equipaggio del vascello *Rivoli*, in allestimento a Venezia e destinato ad esser catturato alla prima

uscita in mare. Infatti, imitando il sistema della press-gang dell'abborrito nemico britannico, il 2 e 3 settembre uno (o secondo altre fonti più d'uno) dei legni di Civitavecchia risale il Tevere fino al porto di Ripa Grande e vi sbarca delle squadre armate che rastrellano, il primo giorno, nell'ambito portuale 50 "marinai, molinari ed altra gente robusta" e, il giorno dopo, proseguono la ricerca nelle case, portando poi via queste reclute forzate, in parte almeno, poi rilasciate¹⁷.



La difesa costiera

Date le limitate forze a disposizione e considerato anche che i legni napoletani non si spingevano al di là di Gaeta (il confine era allora poco oltre Terracina) e che quelli francesi raramente scendevano, da Livorno, sotto l'Argentario, la difesa del litorale si impennava necessariamente sulle 33 torri di avvistamento e sulle fortificazioni di Civitavecchia, le sole valide, Fiumicino, Porto d'Anzio, Nettuno e Terracina. Le torri, come in

precedenza, servivano, oltre che per l'avvistamento, per offrire la limitata protezione del pezzo o dei pezzi di cui erano dotate ai legni di piccola stazza che potevano loro

¹⁷ Anonimo, *Diario degli anni funesti di Roma dall'anno MDCCLXXXVII al MDCCCXIV*, (a cura di Maria Teresa Bonadonna Russo); Roma, Tipografia del Senato, 1995.

accostarsi. Inoltre non era stata estesa al Lazio la rete di segnalazione semaforica con il sistema Chappe.

Forse la più efficiente difesa della costa era data, almeno per una parte dell'anno, dalla malaria che infestava il litorale. E la maggior resistenza dei locali agli attacchi dell'anofele non fu estranea alla creazione del battaglione dei Veterani Guarda Coste formato nell'agosto 1808 con gli elementi dell'esercito pontificio meno adatti ad entrare in campagna, soprattutto per motivi di età, e che perciò non avevano seguito i loro commilitoni nelle Marche per esservi inquadrati nell'esercito del Regno Italico. Questo battaglione contava, il 16 agosto, 12 ufficiali e 524 sottufficiali e soldati, mancando al



completo 3 dei primi e 62 dei secondi. Era su quattro compagnie fucilieri, una granatieri, un distaccamento di cavalleria ed uno di artiglieria¹⁸. Come precisava un rapporto del 30 aprile 1809, che ne avrebbe ufficializzato l'esistenza come Battaglione Romano Guarda Coste, riorganizzandolo sul piede francese e facendo transitare gli uomini a cavallo nella Gendarmeria Imperiale, il battaglione doveva essere impiegato per guarnire le coste, le torri ed i porti dato che aveva molti ammogliati, parecchi inabili alle fatiche di guerra e (soprattutto, anche se non era scritto) dato che così si sarebbero evitati agli altri reparti i tanti ammalati che avrebbero avuto se avessero prestato servizio lungo le coste durante l'estate.

Il battaglione svolse questi ed altri compiti almeno per i due anni successivi, venendo poi trasformato, per motivi legati al suo particolare reclutamento, in un normale battaglione Veterani, accentrato soprattutto nelle fortificazioni, mentre il servizio ai pezzi venne affidato, come nel resto dell'impero, alle compagnie Cannonieri Guarda-Coste, che per il Lazio furono la 111a e la 112a, con residenza dei comandanti a Civitavecchia e a Nettuno. L'organizzazione di queste compagnie, giusta un decreto imperiale del 18 aprile 1810, era affidato al prefetto che, una vol-

¹⁸ ASR SG b.770.

ta immessi in queste i veterani provenienti dall'artiglieria, le avrebbe dovute portare ad una forza di 140 uomini ciascuna mediante la chiamata in servizio, obbligatorio e retribuito, con turni di 15 giorni, di elementi tra i 25 ed i 45 anni, alti almeno 5 piedi, designati dai sindaci tra i celibi o i figli di famiglia numerosa¹⁹. Le difficoltà incontrate per mantenere queste compagnie al completo si rivelarono enormi, tanto che si doveva attingere soprattutto ai comuni dell'interno, così, ad esempio, nell'ottobre del 1812 Bracciano, Manziana, Canale ed Oriolo dovevano contribuire rispettivamente con 8, 6, 3 e 6 coscritti. Di solito alla chiamata del sindaco si presentavano soprattutto gli inabili, certi di esser scartati per motivi fisici, e molti dei chiamati non si presentavano affatto rendendo necessari le ricerche e l'intervento della Gendarmeria, salvo, magari, poi, una successiva diserzione²⁰. Così nell'agosto 1813 Bracciano, per fornire 8 cannonieri, ne aveva messi in lista 19, di cui due, però, già arruolati nell'esercito, uno inabile, due da eccettuare ed otto che non si erano fatti trovare. L'istruzione era impartita da ufficiali di artiglieria. Nell'ottobre del 1811, durante un'ispezione del comandante dell'artiglieria dell'Armata d'Italia, le compagnie vennero fatte esercitare a Civitavecchia e Terracina.

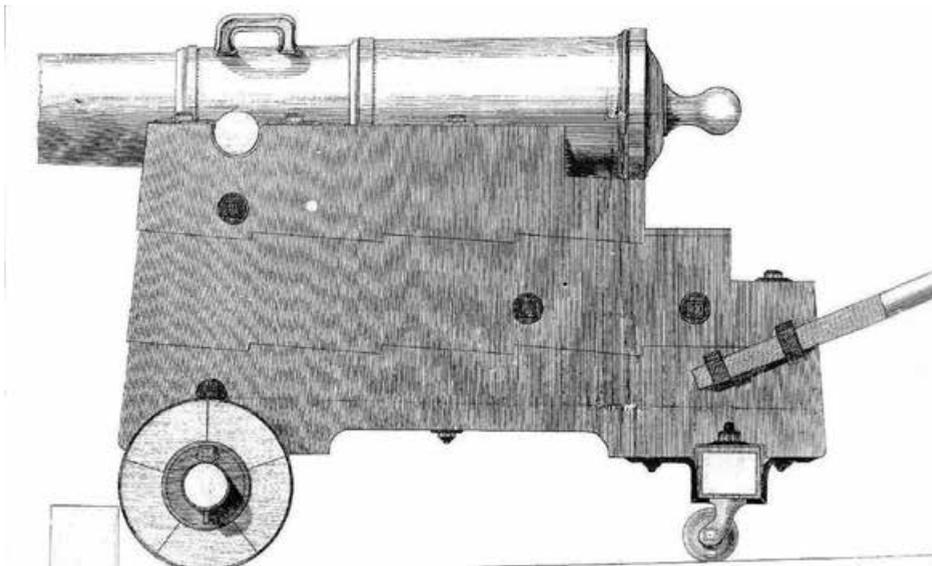
Le torri e le fortificazioni costiere non potevano ovviamente coprire tutta l'estensione del litorale e Napoleone, da Parigi, studiando le mappe delle diverse zone aveva cercato di intervenire. L'8 aprile 1811 dichiarava per lettera il suo scontento per l'assenza di batterie da costa sul Circeo, entro 24 ore dal ricevimento dell'ordine occorreva iniziare la costruzione di due batterie (aumentate poi a quattro) con tre pezzi di grosso calibro per non far interrompere le comunicazioni tra Civitavecchia e Napoli. Il 5 luglio, poi, stanziava 12.000 franchi per continuare i lavori necessari, chiedeva notizie sulla ricostruzione delle torri Cervia, Paola e del Fico, danneggiate dagli inglesi, e dava ordini per l'aumento di torri e batterie e per l'impianto di un campo militare per ospitarvi un presidio.

Gli inglesi non restavano inerti – come risulta anche dall'elenco delle torri danneggiate- e già il 3 maggio una fregata distruggeva le opere preparate per installare una delle batterie del Circeo. Nonostante alcuni suc-

¹⁹ Archivio comunale di Velletri, SPR, 2/3.

²⁰ Archivio Comunale di Bracciano, *Pre-Unitario*, III, 73.

cessi delle difese costiere- puntualmente riportati ed enfatizzati dalle gazette- con mercantili salvati dalle salve delle torri, con tentativi di sbarco respinti o con imbarcazioni predate dal nemico e recuperate dalla flottiglia di Civitavecchia, la sicurezza lungo le coste andava progressivamente diminuendo, specie dopo che gli anglo-siciliani avevano ripreso possesso delle isole pontine. Dai rapporti di polizia si ricava che lungo il litorale era continua la crociera delle navi inglesi e di quelle armate in corsa, che non mancavano di effettuare sbarchi, come il 9 maggio 1811, quando presso Palo erano inchiodati i cannoni di Torre Flavia, o il 17 agosto 1813, quando era catturata la guarnigione di Tor Paterno e la torre stessa era fatta saltare, o il 28 settembre dello stesso anno, quando la medesima sorte toccò a Tor Caldara, che perdeva anche sei dei nove soldati della guarnigione, ed in seguito anche a quella di Santa Marinella.

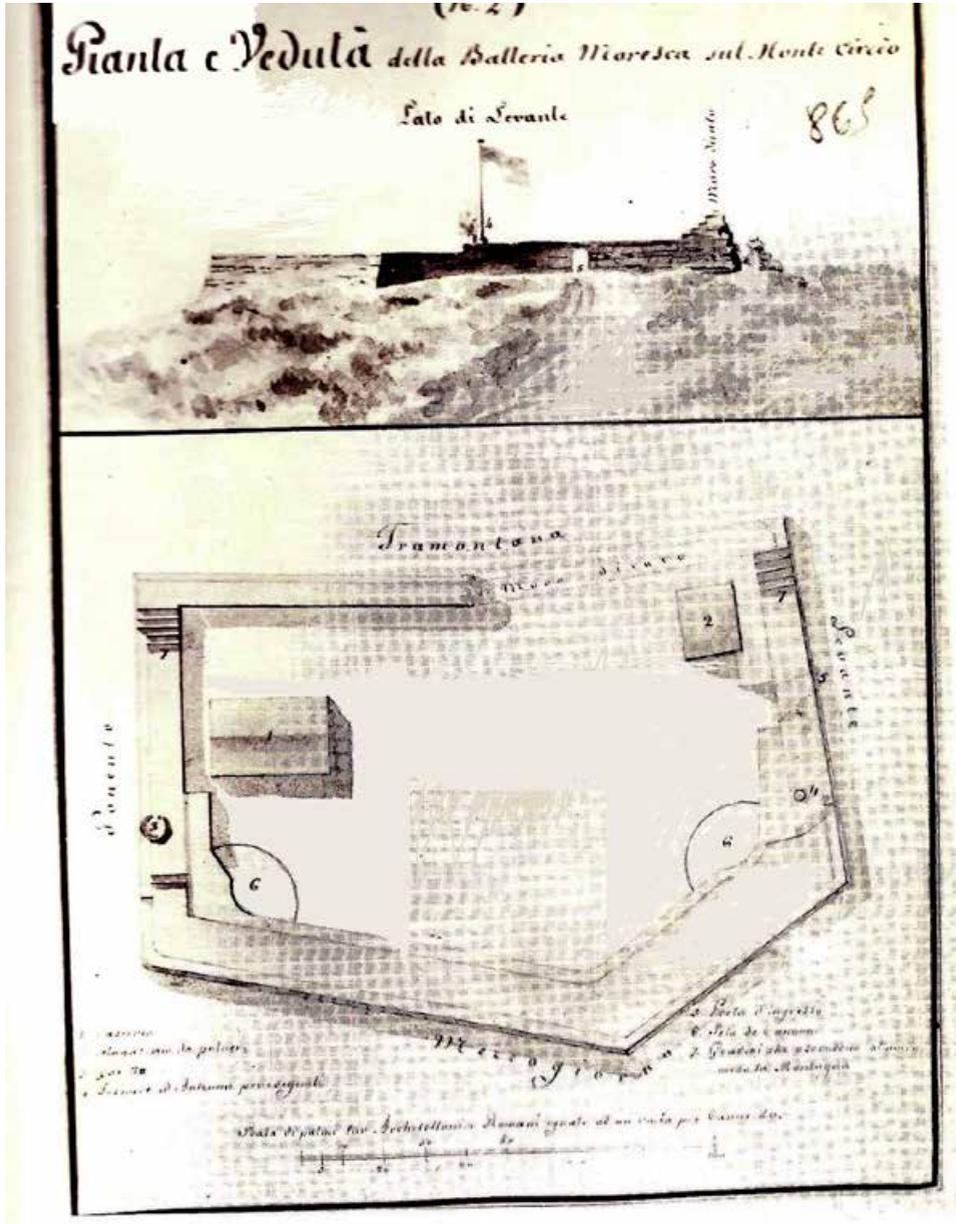


Il colpo più forte venne inferto la sera del 5 ottobre 1813 con l'arrivo davanti ad Anzio del vascello da 74 *Edinburgh* con due fregate da 40, una corvetta da 30 e due brick. Il fuoco navale metteva ben presto a tacere i sei pezzi che difendevano il porto e 25 scialuppe prendevano terra distruggendo le fortificazioni ancora in piedi, inchiodandone i cannoni, incendiando i magazzini, saccheggiando le case, liberando i forzati e ritirandosi infine con le barche trovate in porto cariche di bottino, mentre i 400 uomini della guarnigione battevano in ritirata, salvo 30 elementi del

2° Reggimento Straniero che coglievano l'occasione per passare al nemico.

Il generale Miollis, a capo delle truppe francesi, ed il prefetto di Roma Tournon temettero allora uno sbarco inglese alla foce del Tevere e la possibilità di un attacco nemico su Roma. In realtà il vero pericolo incombente non si era ancora manifestato: Gioacchino Murat, re di Napoli, aveva cambiato bandiera e le sue truppe, giunte a Roma come alleate alla fine dell'anno, occuparono subito dopo la città in nome del loro re. Le truppe francesi, assediata a Castel Sant'Angelo, dovettero arrendersi ai napoletani e lo stesso avvenne per i 1.400 uomini della guarnigione di Civitavecchia, bloccati anche sul mare da una squadra inglese.

In conclusione, le coste laziali, come quelle di tutta Italia, se non addirittura quelle di tutta l'Europa continentale, rappresentarono nelle guerre dell'età napoleonica uno dei punti deboli dell'impero. Dopo Trafalgar il dominio dei mari, saldamente detenuto dalla Royal Navy con un limitato concorso dei suoi alleati e dei corsari, non si limitava soltanto ad insidiare le comunicazioni marittime, obbligando all'uso delle assai più disagiate comunicazioni terrestri. La maggiore mobilità dei legni britannici, infatti, rendeva sempre possibili incursioni e sbarchi, costringendo la Francia a far presidiare le coste da truppe che sarebbero state necessarie altrove. Queste incursioni e questi sbarchi, almeno nel Lazio, ebbero un carattere episodico, ma la sola minaccia era sufficiente a far preoccupare Parigi. Roma era forse la sola grande città dell'impero non provvista di difese adeguate, facilmente raggiungibile dal mare ed abitata, inoltre, da una popolazione tutt'altro che affidabile. Probabilmente solo il passaggio di Murat dalla parte degli Alleati e la sua occupazione impedì che Roma seguisse la sorte di Livorno e di Genova costrette alla resa dalla squadra britannica e dalle truppe anglo-siciliane nella primavera successiva.



Pianta e Veduta della Batterie Moresca sul Monte Circeo

Lo sbarco in Sicilia nei progetti di Napoleone (1806-1808)

di Antonino Teramo

1. Dalla Manica allo Stretto di Messina

Il progetto di uno sbarco anfibio per la conquista della Gran Bretagna era stato curato a lungo da Napoleone, che però aveva dovuto rimodulare e abbandonare i propri piani più volte per l'impossibilità di ottenere, anche per un tempo limitato necessario soltanto alle operazioni di sbarco, la superiorità navale nel canale della Manica. Tale impossibilità era dovuta allo stretto controllo imposto dalla *Royal Navy*, la quale nel corso del ventennale conflitto si mostrerà forte non tanto da un punto di vista quantitativo per numero di legni in mare¹, ma soprattutto per fattori qualitativi, come l'abilità raggiunta ad esempio dagli esperti ufficiali, e dalla velocità dei cannonieri capaci di sparare con una celerità anche doppia rispetto agli avversari. La *Royal Navy* negli ultimi decenni del XVIII secolo aveva anche sanato delle lacune in campo tattico: in primo luogo con l'introduzione di un più adeguato libro di segnali elaborato dall'ammiraglio Howe nel 1776, perfezionato dall'ammiraglio Kempenfelt e rimasto in vigore fino al 1816. In secondo luogo fondamentale fu l'aver recepito le indicazioni del libro di tattica navale pubblicato nel 1782 dallo scozzese John Clerk². Tale superiorità della flotta britannica non fu intaccata neanche quando, dopo la pace di Amiens del 1802, Napoleone provò ad innalzare il livello qualitativo dei quadri di marina rein-

¹ Tra fine del XVIII secolo e i primissimi anni del XIX secolo pur essendo quella Britannica la flotta più numerosa, contava però anche su numerosi vecchi vascelli dispiegati spesso in mari lontani; di contro la flotta francese poteva vantare una migliore qualità per quanto riguarda le dimensioni delle imbarcazioni, la disposizione dei cannoni sulla linea di galleggiamento e il numero di uomini imbarcati. Si tratta di vantaggi emersi nelle ultime guerre che tuttavia furono in gran parte annullati dagli sforzi britannici. Cfr. A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Roads, Storia e politica navale dell'età moderna*, Mursia, Milano 1990, p.143. Cfr. anche E. P. Brenton, *The naval history of Great Britain*, Henrin Colburn Publisher, Londra 1837, vol. I p.33.

² J. Clerk, *An essay on naval tactics*, Adam Black, Edimburgo 1782.

serendo in ruolo anche i migliori ufficiali che erano già stati epurati dopo il 1789³.

Già nel luglio 1801 Horatio Nelson fu incaricato di verificare i progressi francesi nella costruzione di una flottiglia da sbarco e, al comando di una forza navale leggera, ordinò una duplice incursione contro le basi francesi sulla Manica riuscendo il 4 agosto a bombardare dal mare Boulogne ed infliggere danni alle installazioni nemiche, ma fallendo in un'altra incursione il 15 dello stesso mese.



Anche nel breve periodo di cessazione bellica dopo la già citata pace di Amiens, la Gran Bretagna restava consapevole che il console a vita Na-

³ A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Road...*, op.cit. p. 145 nota 10. Un altro fallimento fu quello della parallela guerra corsara, ingaggiata ai danni della marina mercantile britannica, che non portò i risultati sperati.

poleone non aveva interrotto i preparativi per realizzare una grande flotta anfibia nei porti della Manica. I francesi infatti continuarono a costruire appositi battelli da sbarco che alla fine furono ben 2.293 tra brigantini (con 12 cannoni da 24 libbre e potevano trasportare 100 soldati o 50 cavalli), cannoniere (con tre pezzi da 24 libbre e un mortaio da 200mm di calibro per il bombardamento di fortificazioni terrestri), schooners (con un solo cannone da 24 libbre ma capace di trasportare un impreciso numero di soldati), grosse chiatte o barconi a remi (per il traghettamento di tutte le artiglierie) e velieri da carico misto (del tipo mercantile per il trasporto di uomini, materiali e cavalli)⁴. In tutto sarebbero stati impiegati 130.000 soldati, altri 20.000 avrebbero preso parte ad uno sbarco in Irlanda.

I dubbi sul fatto che Napoleone, passato alla storia come uno dei più grandi geni militari, avesse potuto concepire un'operazione anfibia di queste dimensioni senza considerare che sarebbe stata condizionata sia dalla necessità di frazionarla in più periodi di marea sia dalle condizioni meteorologiche, sono fugati dal fatto che lo stesso Napoleone fece addirittura preparare in anticipo alcune monete commemorative della conquista di Londra⁵ e dichiarò di aver avuto bisogno soltanto di appena sei ore di supremazia sulla Manica per effettuare lo sbarco⁶. Tale giudizio fu successivamente rimodulato ampliando l'insufficiente limite temporale a 18 e successivamente a 24 ore, poi a qualche giorno, e in seguito a qualche settimana, per poi infine accantonare definitivamente il piano di sbarco nell'agosto del 1805 e utilizzare l'esercito raccolto a Boulogne in una campagna militare contro l'Austria, entrata in guerra da poche settimane, per una fattibile marcia su Vienna, avvenuta poi il 13 novembre, con lo scopo di dividere la nuova terza coalizione. L'invasione dell'Inghilterra venne quindi infine rinviata *sine die*, senza che fosse stata combattuta nessuna battaglia navale di rilievo e senza che lo sbarco fosse stato neanche tentato. Era bastata, oltre all'insicurezza della situazione continentale, la sola presenza della flotta britannica che era riuscita a in-

⁴ Ivi p. 191. Si rimanda anche a H. F. B. Wheeler e A. M. Broadley, *Napoleon and the invasion of England*, J. Lane, Londra 1908.

⁵ Una di queste medaglie commemorative è conservata al *National Maritime Museum* di Greenwich, a Londra.

⁶ Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Road...*, op.cit. 192.

cutere al nemico il timore dello scontro ed a tenere in scacco l'intera forza navale nemica paralizzando quindi ogni possibile piano di sbarco anfibia. E' da considerarsi quindi come errata la convinzione che l'Inghilterra fosse stata salvata dall'invasione dall'esito della battaglia di Trafalgar (21 ottobre 1805), sebbene questo importante scontro navale fu certamente fondamentale nel far tramontare il progetto napoleonico di sconfiggere definitivamente l'impero britannico⁷.

Tra i protagonisti dell'ambizioso piano di sbarco in Inghilterra vi era stato l'ingegnere Pierre-Alexandre-Laurent Forfait, ministro della marina fino al 1801 e in seguito incaricato di dirigere i lavori del porto di Boulogne e di migliorare la flottiglia di sbarco⁸. Forfait era un sostenitore naviglio sottile contro il grosso e, dopo l'arrivo di Giuseppe Bonaparte a Napoli, Napoleone pensò di inviarlo nel meridione d'Italia per predisporre uno sbarco in Sicilia, che a prima vista poteva presentare difficoltà molto minori rispetto all'ormai abortito piano di sbarco in Gran Bretagna, presentando l'Isola difese a suo giudizio superabili dalla potenza militare francese. La difesa navale Inglese di Messina era a quel tempo formata da due vascelli e tre fregate e la preoccupazione di una possibile conquista Napoleonica era un timore sempre presente da parte inglese. La Sicilia di fatto, nonostante i notevoli sforzi per la difesa costiera e il sicuro controllo dei mari, sarà durante il corso delle guerre napoleoniche una *insecure base*⁹. Nel 1805 un ufficiale inglese, il Lt. Colonel George Smith, fu mandato in Sicilia per riportare a Malta e quindi a Londra notizie circa la condizione delle difese siciliane. Le sue conclusioni affermavano che sebbene i siciliani non gradissero i francesi non avrebbero mai potuto resistere a uno sbarco di 10.000 uomini. Esprimeva infatti i propri dubbi sull'effettiva forza dell'esercito regolare disposto nel regno di Sicilia e sulla reale capacità dei comandanti e degli ufficiali dell'esercito borbonico. Tutte le piazzeforti, eccetto Messina, erano prive di artiglieria e le fortificazioni erano in pessimo stato di conservazione. Inoltre Palermo

⁷ Ivi p. 200.

⁸ P. Levot e A. Doneaud, *Les gloires maritimes de la France: notices biographiques sur les plus célèbres marins*, A. Bertrand, Parigi 1866, p.193.

⁹ Cfr. le tesi esposte in Desmond Gregory, *Sicily. The Insecure Base. A History of the British Occupation of Sicily, 1806-1815*, Fairleigh Dickinson University Press, Londra e Toronto 1988.

era indifendibile, Siracusa soffriva di mancanza di armi e di un adeguato approvvigionamento d'acqua. Solo Messina era in buone condizioni e con una guarnigione di 3.000 soldati britannici poteva resistere, secondo Smith, a tempo indeterminato¹⁰.

Nei progetti napoleonici, anche in questo caso primario sarebbe stato l'utilizzo di piccoli mezzi da sbarco: cannoniere, brick e piccoli legni da trasporto. In seguito Napoleone scartò Forfait e aggiunse un paio di vascelli di base a Tolone (*Borée* e *Annibal*) alla divisione di 10 legni leggeri riunita dal ministro della marina Denis Decrés a Civitavecchia. In una lettera a Decrés, dell' 8 febbraio 1806 infatti Napoleone chiariva l'intenzione di riunire le imbarcazioni necessarie allo sbarco in Sicilia prima a Civitavecchia e poi a Napoli:

«J' aurais besoin, à Naples, de forces navales pour aider au passage du détroit de Messine Présentez-moi demain la note de tous les bricks, tartanes armées de 24, felouques, demi galères goélettes, chaloupes, canonnieres, qui pourront partir de mes ports de la Méditerranée pour rendre à Cività-Vecchia, d où ils seraient envoyés à Naples du moment que mon armée y sera arrivée. Je compte qu' elle y sera le 20 février. Faites-moi connaître aussi le nom de deux ou trois officiers capables commander cette expédition. Vous mettrez en note, à côté de chaque bâtiment, le nombre d' hommes qu' il pourra porter, ainsi que son armement en canons. Vous m' apporterez cela demain, à la messe»¹¹.

Tuttavia quando l'operazione fu completata, e i legni furono riuniti secondo gli ordini a Civitavecchia e salparono, si scontrarono alla foce del Tevere il 17 aprile 1806 con una delle tre fregate inglesi di Messina (*Sirius*), che impedì l'arrivo delle imbarcazioni a Napoli¹². Dopo questo episodio, e dopo l'elevazione di Giuseppe Bonaparte da luogotenente imperiale a Re di Napoli, si cominciò la definitiva riorganizzazione della marina del Regno¹³, con la costituzione di un Corpo di Stato Maggiore, uno

¹⁰ National Archive of the United Kingdom FO 70/26 (Mulgrave a Smith 20 marzo 1805; Smith a Craig 17 agosto 1805; Smith a Mulgrave 24 ottobre 1805). Cfr. Gregory, *Sicily. The Insecure Base...* op.cit, p. 30.

¹¹ *Correspondance de Napoléon I publiée par ordre de l'Empereur Napoléon III, Tome XII*, Imprimerie Impériale, Parigi 1862, p.30.

¹² Giunsero soltanto due brick, *Endymion* e *Abeille*.

¹³ Decreto, 24 giugno 1806, n.95.

del Genio marittimo, un Parco d'artiglieria, un corpo amministrativo e contabile, una Direzione delle carte e piante e un Corpo militare di cannonieri e fanti di Marina, oltre all'introduzione della legge di ascrizione marittima per reclutare la gente di mare, per la prima volta introdotta in Italia su modello di un'analogha legge francese¹⁴.



HMS Sirius (1797-1810) incagliato su un banco di corallo alle Mauritius.
Litografia di A. Meyer (National Maritime Museum, London)

Napoleone riteneva realizzabile lo sbarco in Sicilia non considerando fattori importanti che avrebbero condizionato l'impresa, come la sostituzione della divisione leggera francese con una mista franco-napoletana di forza dimezzata; la mancata considerazione che per prendere la Sicilia fosse indispensabile impadronirsi innanzitutto di Palermo; infine il fatto che nel *dépôt de la Marine* a Parigi mancava ogni piano di sbarco ed ogni informazione idrografica sui porti e sui mari dell'Isola.

¹⁴ Riguardo l'organizzazione della Marina napoletana si rimanda a R. Radogna, *Storia della Marina Militare delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1978, pp. 60-72.

Il 31 marzo 1806 Napoleone scriveva a Giuseppe Bonaparte: «*Vous n'avez pas besoin de 25.000 hommes pour prendre la Sicile; un corps de 15.000 est plus que suffisant*»¹⁵.

Ancora in una lettera al fratello Giuseppe, datata 12 aprile 1806, affermava che la situazione era molto più favorevole rispetto a quella di Boulogne e che lo sbarco poteva esser fatto con legni leggeri a remi, e che con un vento e correnti favorevoli l'attraversamento completo poteva essere effettuato in sole tre o al massimo quattro ore¹⁶.

In un'altra lettera al fratello, il 18 aprile, Napoleone descriveva ancora come facile il passaggio dello Stretto di Messina, aggiungendo dettagli interessanti sul suo modo di concepire lo sbarco: «*Le passage du canal de Messine doit être regardé comme le passage d'une rivière et tout le monde sait qu'aujourd'hui on ne peut d'aucune manière empêcher de passer une rivière*»¹⁷.

Lo Stretto di Messina veniva quindi considerato in modo analogo a un fiume, si spiega quindi così l'utilizzo principalmente di naviglio leggero e la convinzione di poterlo passare con una velocità paragonabile a quella di operazioni terrestri, sfruttando anche l'effetto sorpresa e la rapidità.

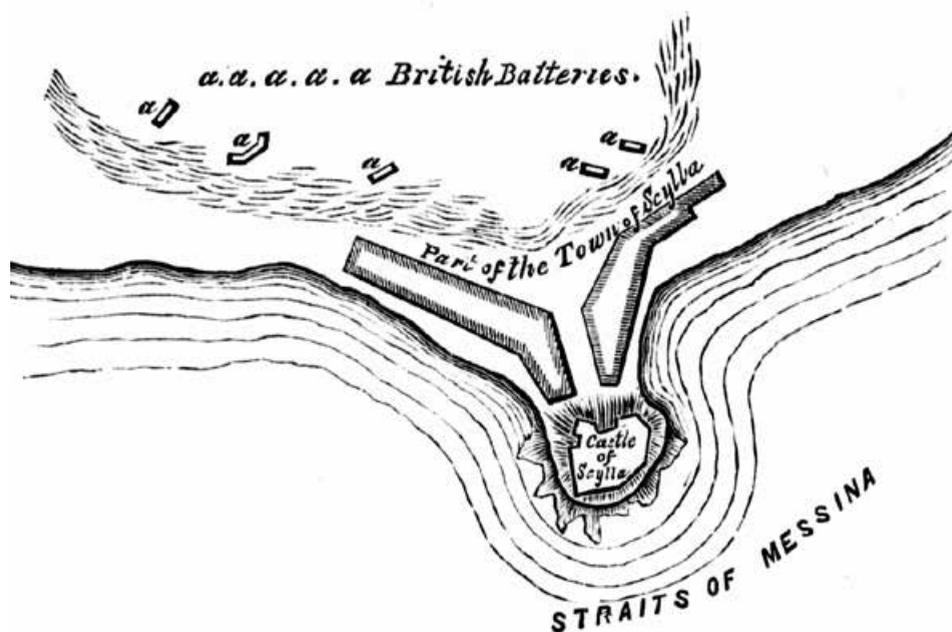
A impedire la realizzazione dello sbarco, almeno fino ai primi mesi del 1808, oltre alla continua e mutevole condizione della guerra che imponeva spesso l'utilizzo di diversivi o di rapidi spostamenti di uomini e mezzi su fronti diversi, oltre alla minaccia costante delle navi britanniche, è stato certamente il non completo controllo da parte franco-napoletana della Calabria meridionale. Vanno infatti considerati diversi eventi, come ad esempio le insorgenze popolari con la relativa difficoltà di apportare un controllo stabile sul territorio e sulla popolazione, le continue sortite inglesi, e infine il mancato possesso di Reggio e di Scilla. In particolare senza il possesso di quest'ultima piazzaforte non era pensabile attuare lo

¹⁵ *Correspondance de Napoléon I...* op.cit. pp.304-306.

¹⁶ Cfr. *The confidential correspondence of Napoleon Bonaparte with his brother Joseph, sometime kings of Spain. Selected and translated, with explanatory notes, from the "Memoires du Roy Joseph"*, 2 vol., Appleton and Company, New York 1856, vol I p.110.

¹⁷ Cit. in V. Ilari, P. Crociani, *Storia Militare del Regno Murattiano (1806-1815)*, 3voll., Widerholdt Frères, Inverio 2007, vol.3 p.247.

sbarco in alcun modo. Nel luglio 1806 infatti, il castello di Scilla era stato assediato e conquistato via terra dagli inglesi¹⁸ e rimase occupato da questi fino al gennaio 1808.



ATTACK ON CASTLE OF SCYLLA.

Assedio inglese a Scilla nel luglio 1806 (W. Porter, *History of the Corps of Royal Engineers*, Longmans-Green and co., Londra 1889. Vol.1).

2. Il nuovo piano: rifornire Corfù e sbarcare in Sicilia

Dal settembre 1807, in seguito ai mutamenti nello scenario bellico internazionale, fu ridotto l'esercito inglese presente in Sicilia: secondo Moore a difendere l'Isola sarebbe bastata solo la flotta, con due squadre a Siracusa ed a Palermo e una flottiglia sottile a Messina. Collingwood si stanziò a Siracusa con 4 vascelli, Thornbrough con altri 4 si stanziò a Pa-

¹⁸ W. Porter, *History of the Corps of Royal Engineers*, Longmans-Green and co., Londra 1889, Vol. I, pp. 237-239. Si veda anche V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche (1800-1815)*, 2 voll., Stato Maggiore dell'Esercito-Ufficio Storico, Roma 2008, vol. II, pp. 448-449.

lermo. A difendere lo Stretto di Messina era stato posto un vascello da 64 cannoni e le navi cannoniere. Tre *sloop* avevano invece il compito di incrociare la costa tirrenica (*Lavinia* a Livorno, *Apollo* in Sardegna e *Kingfisher* a Capri) per avvistare le navi nemiche eventualmente uscite da Tolone e da Napoli; altri due *sloop* (*Delight* e *Bittern*) incrociavano lo Stretto di Messina e la costa ionica della Calabria con lo scopo di impedire eventuali trasporti navali di artiglierie, un altro *sloop* (*Ambuscade*) sorvegliava le acque di Pantelleria per avvistare ogni possibile tentativo di aggiramento attraverso la costa nord africana¹⁹. Nello Stretto di Messina le imbarcazioni della *Royal Navy* si limitarono nei mesi successivi a tenere i contatti con Reggio e Scilla.



Sir Cuthbert Collingwood (1748-1810)

Nel dicembre 1807 a Napoleone giunse la notizia che circa 10.000 soldati inglesi avevano lasciato la Sicilia. Egli ritenne opportuno riprendere i propri progetti di conquista dell'Isola ed ordinò quindi di riunire le squadre atlantiche a Tolone e di allestire un corpo di spedizione da imbarcare a Napoli. In quel momento la flotta inglese nel Mediterraneo a disposizione di Collingwood poteva contare su 27 vascelli, 18 fregate, 19 *sloop*, senza contare i legni minori. I marinai a disposizione erano 24.263 e i soldati 25.188. Sebbene queste forze fossero sparse tra Malta, la Sicilia e Gibilterra e le navi avessero

l'importante compito di bloccare Cadice e Dardanelli e sorvegliare Car-

¹⁹ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche...* op.cit. p.548.

tagena, difendere le basi e mantenere i collegamenti, vi era comunque una riserva di 15 vascelli per fronteggiare una eventuale riunione della squadre navali francesi per attaccare la Sicilia²⁰. E' ragionevole ritenere che una tale forza navale potesse paralizzare in qualsiasi momento la flotta francese e che quindi Napoleone, consapevole di ciò, avesse concepito questa azione come diversivo per bloccare il disegno inglese di prendere Corfù²¹. In ogni caso la definizione del progetto venne fatta da Napoleone nel gennaio 1808, senza tener conto dell'importante dettaglio del possesso di Scilla, nonostante gli sforzi bellici ancora in mano inglese, assieme a Reggio, fino al mese successivo.

In una lunga lettera al fratello Giuseppe²², il 24 gennaio 1808, l'Imperatore faceva il punto della situazione: radunati tutti i mezzi navali, compreso il naviglio sottile che fosse possibile trovare nel Regno di Napoli, auspicava che due contingenti, di 9.000 uomini ciascuno, potessero effettuare simultaneamente due sbarchi in Sicilia. Uno al comando del maresciallo Jourdan, accompagnato dal generale Saligny, che partendo da Baia in Campania, rada che andava opportunamente fortificata, si sarebbe dovuto effettuare il più vicino possibile a Messina; l'altro, guidato dal generale Reynier, imbarcato su naviglio sottile, sarebbe dovuto partire da Scilla e Reggio (in quel momento entrambe le località erano però ancora in mano inglese), per attraversare lo Stretto. Napoleone aveva in mente di posizionare una batteria fortificata alle spalle per essere difesa via terra, nella collina che sovrasta Capo Peloro (Faro), proprio di fronte ad un'altra batteria che avrebbe posizionato a Scilla. Il fuoco incrociato delle due batterie (ciascuna con 18 pezzi di artiglieria pesante e 6 mortai), una sulla sponda siciliana e una sul versante calabrese, avrebbe assicurato il controllo completo di quel tratto di mare, giudicato fondamentale via di comunicazione e passaggio per sbarcare ulteriori rinforzi. Lo Stretto sarebbe stato quindi controllato non dalla flotta, il pericolo di uno scontro di grande portata con le navi inglesi che subito sarebbero accorse, riev-

²⁰ *ivi.* p.549.

²¹ *Ibidem*

²² *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, Perrotin Libraire-Éditeur, Parigi 1854, Tomo IV, pp.106-115. La traduzione in lingua inglese della lettera è stata pubblicata in *The confidential correspondence of Napoleon Bonaparte with his brother Joseph...* op.cit. vol. I, pp.287-296.

cava probabilmente i disastri di Abukir e Trafalgar, ma dalle artiglierie posizionate sulle due sponde, nel punto in cui la Sicilia e la Calabria sono più vicine. Per quanto riguarda la propria flotta, che aveva esclusivamente il compito di trasportare uomini e materiali e di difendere le operazioni durante il tempo strettamente necessario allo sbarco, auspicava invece una permanenza in acque siciliane per non più di 48 ore per poi rientrare a Tolone o riparare a Taranto. L'impressione è che, con questi accorgimenti, volesse agire in tempi brevi prima che la flotta britannica nel Mediterraneo potesse arrivare e ingaggiare una battaglia navale. Subito dopo Napoleone presentava al fratello dei quesiti circa la sicurezza della baia di Baia che avrebbe dovuto ospitare i vascelli e le fregate provenienti da Tolone; circa la reale disponibilità di naviglio sottile per attraversare lo Stretto di Messina e per eventualmente aiutare la flotta proveniente da Baia ad accelerare lo sbarco; riguardo le artiglierie a disposizione; circa le razioni di viveri; sulla sicurezza di Reggio e Scilla da eventuali attacchi nemici; sulla possibilità di trasportare anche cavalli utili al trasporto di artiglierie ed infine sulle esatte coordinate dello sbarco nei pressi di Faro (Capo Peloro). Tra le altre cose chiedeva anche al Re di Napoli se Scilla fosse in suo possesso.

Questi interrogativi mostrano quanto poco informato fosse Napoleone sulla reale situazione, non solo per quanto riguarda il supporto che poteva dare il Regno di Napoli alle operazioni di sbarco, ma anche della conformazione del territorio e delle condizioni della difesa nemica.

L'idea di Napoleone era quella che prendendo il possesso di Faro, cioè dell'area di Capo Peloro, anche per un certo periodo di tempo, si riuscisse ad ottenere il possesso della Sicilia che secondo la sua opinione gli Inglesi non si sarebbero ostinati a difendere senza poter più attraversare lo Stretto. Era consapevole della distanza tra Faro e Messina e quindi del fatto che si poteva conquistare Capo Peloro senza impossessarsi della Città. Chiedeva inoltre al fratello diversi pareri che mostrano nuovamente la carenza di informazioni: riguardo la necessità di puntare direttamente a Palermo; sulle strade idonee per il trasporto dell'artiglieria; sulla necessità di prendere Milazzo come nodo fondamentale della conquista; sulla posizione attuale delle navi inglesi; sulle condizioni della costa della Sicilia; sul rischio che la propria flotta potesse essere bloccata da venti contrari e, nel caso si fosse presentata la necessità di forzare lo stretto di Messina per aggirarlo se vi fosse una baia sicura dove approdare tra Mes-

sina e Catania; sul numero di navi Inglesi a Messina; sulle batterie nemiche, su come eventualmente raggiungere Palermo e su quali difese potesse contare questa città. Infine invitava il fratello a fornire informazioni sulle condizioni della propria flotta e chiedeva che gli venissero mandati prima del 10 febbraio (data in cui era prevista la partenza della flotta da Tolone), un ufficiale di marina che conoscesse le coste, i porti e le strade dell'Isola, un siciliano, un ingegnere e un marinaio.



Lo Stretto di Messina nel 1840 (Albert Henry Payne, 1812-1902)

Queste richieste, assieme ai quesiti esposti in tutto il documento, dimostrano che a parte una vaga idea sul come procedere, a Parigi si ignorava ogni dettaglio riguardo le difese della Sicilia, le coste, i venti, il cabotaggio. Si sconoscevano anche le condizioni della flotta napoletana; di Scilla e Reggio ancora in mano inglese; delle difese siciliane. Quindi è ragionevole ritenere che a parte qualche vago progetto con indicazioni generiche, il piano definitivo di conquista della Sicilia in realtà non esisteva e i tempi ristretti ne compromettevano ancora di più la realizzazione. E' interessante notare come questo piano prevedesse il forzamento dello Stretto di Messina con la stessa metodologia di attraversamento "fluviale", che Napoleone aveva dichiarato tempo prima sotto l'influenza delle teo-

rie di Forfait. Alla lettera era allegato un dettagliato elenco di ufficiali, reparti e mezzi che sarebbero stati utilizzati per l'impresa²³.

Infine qualche giorno dopo, il 29 gennaio, l'Imperatore si decise a rinviare tutte le operazioni e le squadre navali di Tolone unite a quelle di Rochefort furono destinate a raggiungere Corfù²⁴, col compito di permettere il trasporto di reparti, artiglierie e provviste, da Otranto e Brindisi per rinforzare quindi la guarnigione dell'Isola contro un temuto attacco Inglese. L'operazione doveva essere segretissima ed era considerata fondamentale per la politica napoleonica nell'Adriatico. L'imperatore quindi rinviava e subordinava l'impresa siciliana al completamento di queste operazioni. Quando la flotta avesse completato questa missione il Re di Napoli poteva far sapere all'ammiraglio Ganteaume se presentarsi davanti Reggio o Catania a proteggere lo sbarco in Sicilia, o se prima di tornare a Tolone avesse dovuto svolgere lo stesso compito di protezione nei confronti dei convogli imbarcati nel golfo di Napoli²⁵. La lettera prova che, a differenza di quanto scrivono Ilari e Crociani²⁶, Giuseppe era al corrente del mutamento di intenzioni del fratello circa lo scopo della spedizione, che ora dava priorità al rifornimento di Corfù rispetto alla conquista della Sicilia. Tuttavia Napoleone non aveva abbandonato completamente i suoi propositi non escludendo un tentativo di sbarco una volta che la flotta avesse terminato il suo compito e nel frattempo fosse stata presa Scilla. Il mancato possesso di Scilla, come già visto considerata fondamentale, appare come la causa che blocca tutti i piani contro la Sicilia. Tra le altre cose, in una lettera del 7 febbraio al fratello, Napoleone affermava:

«Corfou ainsi assuré, vous enverrez un homme très-discret auprès de l'amiral Ganteaume pour lui faire connaître si vos intentions sont qu'il se présente devant Reggio. Écrivez lui de se présenter devant Catane et Reggio, pour protéger le débarquement de 7 à 8 mille hommes qui occu-

²³ Cfr. *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, op.cit., pp.236-240.

²⁴ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie* cit. p.551

²⁵ Lettera di Napoleone a Giuseppe Bonaparte del 7 febbraio 1808 in *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, op.cit., pp.128-132.

²⁶ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie* cit. p. 900, deducono erroneamente che il Re di Napoli ignorasse la mutata destinazione della flotta partita da Tolone e Rochefort.

peraient le Phare, y placeraient une batterie, et s'empareraient des faubourgs de Messine. Dès ce moment la conquête de la Sicile serait assurée, puisque vous dirigeriez votre monde sur Reggio pour renforcer jusqu'à 15 mille hommes l'expédition qui partirait de ce point. Ce plan est calculé sur le principe que vous êtes maître de Scylla, le point le plus important du monde. Si vous n'êtes pas maître de Scylla, tout devient impossible, et la Sicile aura été perdue par votre faute»²⁷.

Il giorno successivo Napoleone scriveva nuovamente al fratello sottolineando la priorità di risolvere la questione di Corfù, che si presentava come totalmente nuova, rispetto all'ormai pianificato possesso della Sicilia, convinto che gli inglesi l'avrebbero ceduta senza opporre una grande resistenza:

«Vous devez considérer Corfou comme plus important que la Sicile La Sicile est une question terminée et connue, au lieu que Corfou est une question tout à fait inconnue. Dans les dernières négociations, l'Angleterre ne faisait pas de difficulté de me céder la Sicile»²⁸.



Honoré-Joseph-Antoine Ganteaume (1755-1818)

Il 7 febbraio si era concluso lo sforzo bellico per la conquista di Reggio, iniziato il 15 dicembre. Nel corso di queste operazioni si registrò la presa francese dello *sloop Delight* intervenuto assieme alla fregata *Glatton*, comandata dal capitano Setcombe, e allo *sloop Bittern*, per dare soccorso a 4 cannoniere siciliane attaccate dalla costa presso Pentimele con artiglierie

da campagna e arenatesi. Il *Delight* si arenò per una libeccciata e assalito dai francesi si arrese dopo due ore di combattimento contando 20 morti,

²⁷ *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, cit. pp. 128-132.

²⁸ Ivi p.135.

tra cui il capitano Setcombe che era salito a bordo con lo scopo di disincagliare l'imbarcazione²⁹.

Il 10 febbraio, come previsto, Ganteaume salpò da Tolone per riunirsi con i vascelli di Rochefort ma a causa di un fortunale due navi onerarie tornarono indietro e si perse anche il contatto con la retroguardia, comandata dal contrammiraglio Cosmao. In una nuova lettera al Re di Napoli, datata 15 febbraio, Napoleone confermava di aver inviato la flotta a Corfù ma pareva non aver affatto rinunciato ad attaccare la Sicilia:

«Mon frère, mon escadre est partie de Toulon le 10 février, à dix heures du matin, sous les ordres de l'amiral Ganteaume, forte de deux vaisseaux à trois ponts, de 8 vaisseaux de 80 et de 74, de plusieurs frégates et bricks, et de 3 grosses flûtes chargées d'artillerie et de munitions de guerre pour Corfou. Le 10, à six heures du soir, elle était hors de vue, filait vent arrière; et il est probable que le même coup de vent l'aura menée au delà du cap Bon. Je vous ai écrit le 7 février, c'est aujourd'hui le 15; ainsi vous aurez probablement reçu ma lettre au moment où je parle. Je vous disais que Ganteaume irait sans doute à Corfou, c'est effectivement ce qu'il a fait Je vous recommande les dispositions contenues dans cette lettre du 7, pour que ce qui se trouve à Brindisi, Otrante, destiné pour Corfou arrive dans cette place. Envoyez-y aussi tout l'argent que vous pourrez; n'épargnez rien, et qu'il y ait 6 mille hommes, Français, Italiens et Napolitains dans la seule île de Corfou. Je vous ai écrit par cette même lettre sur l'expédition de Sicile. De Reggio à Corfou, il n'y a qu'un pas; et si les Anglais n'ont pas plus de 4 ou 5 mille hommes en Sicile, comme on l'assure, l'expédition de Reggio, pour s'emparer sur le champ du Phare, peut être facilement entreprise, et, par suite, vous deviendrez maître de la Sicile. Le ministre de la marine a dû vous écrire depuis, et vous envoyer même un officier. J'attends avec impatience de vos nouvelles, et je compte sur votre activité dans cette circonstance importante. Je compte que l'expédition de Reggio réussira; mais enfin préparez toujours vos moyens à Naples. J'attends d'autres escadres»³⁰.

La conquista della Sicilia per Napoleone restava un'opzione sempre applicabile, tuttavia non è da escludere l'ipotesi che tutta l'operazione fosse probabilmente soltanto un grande diversivo, all'insaputa dello stes-

²⁹ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche...* op.cit. p.552.

³⁰ *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, Perrotin Libraire-Éditeur, Parigi 1854, Tomo IV, pp.144-145.

so fratello dell'Imperatore, per distogliere l'idea di un attacco nemico a Corfù.

Intanto il 17 febbraio finalmente veniva conquistata Scilla. Qualche giorno prima, l'11 febbraio, gli inglesi avevano provato ad evacuare la popolazione civile (che l'8 aveva respinto da sola un attacco francese alla città bassa), ma una delle barche del convoglio, dopo aver passato il grande scoglio di Scilla fu affondata a Cannonate, contando 50 vittime. Il 17 febbraio, protetta dalle lance dello *sloop Electra*, la guarnigione inglese potè imbarcarsi lasciando definitivamente la fortificazione³¹.

Subito dopo il Re di Napoli si attivò per portare a termine le operazioni propedeutiche allo sbarco in Sicilia. In una lettera appunto del 22 feb-



Julien-Marie Cosmao-Kerjulien (1761-1825)

braio, senza che a Napoleone fosse stata data notizia della presa di Scilla (notizia inviata all'imperatore qualche giorno dopo), Giuseppe riferiva a Napoleone di aver radunato 10.000 uomini a Reggio e 8.000 a Napoli e di non avere in quel momento alcuna notizia della flotta di Ganteaume³².

Intanto il 19 febbraio l'ammiraglio Ganteaume aveva raggiunto Corfù con 6 vascelli e 2 fregate mentre Cosmao, rimasto indietro per le condizioni metereologiche, l'attendeva con 4 vascelli, una corvetta e una nave oneraria, nel Canale d'Otranto, per poi approdare a Taranto e mandare un corriere a Napoli per chiedere notizie di Ganteaume. Nel frattempo il Re di Napoli, appresa della presenza della flotta francese a Corfù, avvisò l'Imperatore, e supportò Cosmao affinché rifornisse anche lui Corfù come previsto da Napoleone.

³¹ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche...* op.cit., p. 553.

³² *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, op. cit. pp.156-157.

Cosmao però decise di restare a Taranto, non essendoci notizie della squadra che si trovava a Corfù. In una lettera dell'8 marzo, in un momento in cui non aveva più notizie di Ganteaume, Giuseppe scrisse al fratello «*Je regarde aujourd'hui l'expédition de Sicile comme manquée*»³³. In un'altra lettera del 10 marzo tornava a prendere in considerazione l'ipotesi di attacco alla Sicilia con qualche variante, cioè radunando 12.000 uomini da imbarcare a Taranto, evitando il blocco navale inglese:

*«Je pense, Sire, que si les forces de l'ennemi ne nous permettent pas d'exécuter le passage du détroit, Votre Majesté ne doit pas craindre que son escadre soit bloquée à Tarente. Il me paraît que si cet événement arrivait malgré nous, il faudrait réunir à Tarente 12 mille hommes, les tenir prêts à être embarqués, et après le premier vent qui obligerait l'ennemi à quitter le blocus de Tarente les jeter entre Catane et Messine, tandis que le Phare serait toujours menacé par les troupes qui sont à Reggio»*³⁴.

Napoleone da parte sua accusò Cosmao di aver ritardato le operazioni di almeno otto giorni³⁵ poiché aveva deviato verso Taranto invece di raggiungere anche lui Corfù. Il 29 marzo l'Imperatore informò il Re di Napoli sull'opinione dell'ammiraglio Ganteaume, che si dimostrava pessimista a causa del tempo perso, ormai venti giorni rispetto a quanto previsto. Tuttavia Napoleone in quel momento pensava di usare per la spedizione in Sicilia anche altre navi provenienti da altri porti:

*«Il faut avouer que l'amiral Ganteaume a été horriblement contrarié par les temps, puisqu'ils lui ont fait perdre vingt jours, pendant lesquels on aurait pu faire tant de choses; mais cela nous sert toujours de preuve de ce que nous pouvons faire. J'ai dix vaisseaux à Flessingue; j'en ai à Brest; j'ai une nouvelle escadre à Rochefort et à Lorient. Il faudrait me faire connaître, d'une manière plus précise, de quelle manière est fortifié le Phare»*³⁶

Nel frattempo Collingwood appresa dell'uscita in mare del nemico, era salpato con 15 vascelli, e non trovatolo nel golfo di Napoli, dove si aspet-

³³ Ivi, p. 202.

³⁴ Ivi, pp. 203-204.

³⁵ «*Si le contre amiral Cosmao avait été plus intelligent, il aurait épargné à l'amiral bien des inquiétudes, et on n'aurait pas inutilement perdu huit jours*». (Lettera di Napoleone a Giuseppe del 19 marzo 1808). Ivi. p. 212.

³⁶ Ivi. p.221.

tava che imbarcasse uomini per attaccare la Sicilia, lasciati 4 vascelli a Palermo, cominciò a girare intorno all'Isola per poi dirigersi verso Taranto, dove probabilmente avrebbe imbottigliato il nemico se lo avesse trovato³⁷. In una lettera del 4 aprile indirizzata a Lord Radstock il comandante della flotta britannica descriveva la ricerca delle navi nemiche e il desiderio di arrivare ad una battaglia navale con i francesi:

«I have great satisfaction in telling you that I think I have a fair prospect of having a battle with them soon. The Rochefort squadron came into the Mediterranean on the night of the 26th January. I never heard of them until the 22d of February, nor had any certain account where they were till yesterday. They joined, it seems, the Toulon ships, and with them sailed to Corfu. I do not understand this movement to have had any object but that of drawing our fleet up thither. I had sought them at Naples, and sent frigates every where to discover them; but no intelligence is now to be depended on except that which is obtained by our own ships meeting them. I expected to have found them at Tarentum, with an armament to proceed against Sicily; but when I went thither, not a ship was there. After refitting at Corfu, before I was certain they were there, they sailed, and three days since were seen going down the Mediterranean; I apprehend to Minorca, to join the Spaniards. From all quarters I hear that their object is the reduction of this island, and have, therefore, little doubt that I shall before long find them, and find them confident of their own strength, and therefore in no haste to go off. Sir Richard Strachan, having pursued them to this station, makes the fleet strong enough for any thing, but Sicily itself is as weak as can be»³⁸.

Riuscito a sfuggire alla ricerca della flotta inglese, Ganteaume rientrò a Tolone il 10 aprile. L'episodio dimostra come la flotta britannica di fatto tenesse in scacco quella Francese, che evitò lo scontro e rientrò alla propria base di Tolone; è chiaro anche come ancora nel marzo 1808 Giuseppe Bonaparte manifestasse apertamente la volontà di attaccare la Sicilia considerando ancora non sfumato il piano originario. Il Re di Napoli comunicò il 14 aprile all'Imperatore di aver appreso che gli inglesi avevano portato in Sicilia almeno 5.000 uomini e portato le loro forze terrestri

³⁷ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie...* cit., p. 554.

³⁸ *A selection from the public and private correspondence of Vice-Admiral Lord Collingwood; interspersed with memoirs of his life in two volumes, 2nd edition*, James Ridgway, Londra 1828, vol. 2 pp. 111-114.

sull'Isola a 14.000 unità³⁹, l'attacco alla Sicilia sfumava nuovamente. Il 29 maggio lo stesso Collingwood considerava ormai cessato il pericolo: «*I consider Sicily as relieved for the present from the danger which seemed to impend over her when the enemy's squadron approached*»⁴⁰

3. La Sicilia come diversivo

Occorre rilevare come nel breve regno di Giuseppe Bonaparte la marina da guerra Napoletana rimase pressoché inattiva. Una volta che Capri nel maggio 1806 era caduta in mano inglese vi furono soltanto da segnalare due falliti tentativi di riconquista ad opera della marina del Regno di Napoli: il primo nel marzo 1807 e il secondo nel maggio 1808⁴¹. Giuseppe Bonaparte infine fu, com'è noto, chiamato sul trono di Spagna e Napoleone si risolse a ma mandare a Napoli il cognato Gioacchino Murat che prese i poteri il 15 luglio 1808. L'impresa legata al nuovo sovrano fu appunto la conquista di Capri, da lui fortemente voluta e realizzata nell'ottobre del 1808⁴². Lo strascico di polemiche tra Napoleone e Murat subito dopo la presa di Capri circa i meriti delle truppe murattiane e quelli dei soldati francesi; l'eccessivo peso dato da parte del Re di Napoli alla pur importante, ma limitata, conquista; la conseguente presa di posizione di Napoleone che portò la stessa stampa Napoletana a ridimensionare quanto avvenuto; l'ovvio silenzio nella stampa e nella propaganda inglese⁴³, sono tutte concause dell'atteggiamento tenuto successivamente dal Re di Napoli, tendente a voler realizzare con spirito di rivalse un'azione di più vasta portata paragonabile alle grandi vittorie di Napoleone. Tale azione non poteva essere altro che la conquista della Sicilia, impresa non realizzata dal precedente sovrano di Napoli e che lo stesso Imperatore aveva rinviato.

³⁹ *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, op. cit. p. 224.

⁴⁰ *A selection from the public and private correspondence of Vice-Admiral Lord Collingwood*, op.cit., p.136 Lettera a W. Drummond.

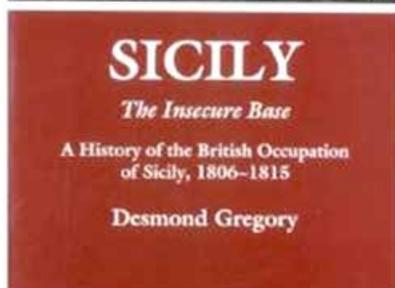
⁴¹ Cfr. Radogna, *Storia della Marina Militare delle Due Sicilie (1734-1860)* op.cit. p.62.

⁴² Sulla genesi, la pianificazione e l'attuazione della conquista di Capri Cfr. V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri,, *Le Due Sicilie*, .cit., pp. 565-589.

⁴³ Cfr. Ivi. p. 587-589.

Appare chiaro però come Napoleone abbia assecondato questo progetto del cognato, soltanto come un diversivo per tenere impegnati gli inglesi e impedire l'invio di nuove truppe in Portogallo proprio mentre avanzava su Madrid. In effetti l'Imperatore aveva potuto constatare che l'unico vantaggio militare della presa di Capri fosse stato quello di distogliere almeno una divisione inglese dal fronte della Catalogna⁴⁴. Murat, che credeva realmente al progetto, immaginava di sbarcare a Trapani o Palermo con l'ausilio della flotta di Tolone, oppure di conquistare Capo Peloro con l'ausilio delle navi cannoniere, senza nemmeno prendere in considerazione in questa fase l'ipotesi di attaccare Messina⁴⁵.

Fino alla fine dell'anno 1808 Napoleone appoggiava ancora apertamente tali progetti, considerandoli principalmente un diversivo ma probabilmente non trascurando la possibilità remota di un colpo di mano in Sicilia. In una lettera al ministro della marina, 28 novembre 1808 scriveva:



«Monsieur le vice-amiral Decrès, l'escadre de Toulon doit tenter la conquête de la Sicile. Elle se compose de 15 vaisseaux de ligne, dont 3 à trois ponts, 8 frégates, plusieurs corvettes et transports; elle peut porter 17 à 18.000 hommes. Les chevaux seraient embarqués de la campagne de Naples, ce qui économiserait l'espace, l'eau etc. Murat réunirait 20.000 hommes à Scylla avec des felouques canonnières, etc. D.C. a toujours pensé que la Sicile peut être abordée par une expédition de flotille, qui préparée à terre sur les plages de Scylla, Fafacuma, s'emparerait par un

coup de main imprévu, dans une de ces occasions fréquentes où l'ennemi repoussé du détroit par un vent du nord, qui empêche même de sortir de

⁴⁴ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri., *Le Due Sicilie*, cit., p. 590.

⁴⁵ *Ibidem*.

Messine, au besoin de trois ou quatre jours, pour remonter jusqu'au phare»⁴⁶.

Ipotizzava quindi il reimpiego della flotta di Tolone che circa sei mesi prima era rientrata, di fatto sfuggendo all'inseguimento dei vascelli britannici. Il numero degli uomini impiegati nello sbarco era nettamente superiore a quello previsto dai piani precedenti, a causa dei rinforzi che nel frattempo gli inglesi avevano mandato in Sicilia, ed è chiaro che per quanto riguarda gli uomini che Murat avrebbe dovuto riunire presso Scilla, che il loro trasporto mediante legni sottili dovesse avvenire soltanto quando le condizioni atmosferiche avessero bloccato le navi in difesa dello Stretto, non era quindi possibile prevedere un giorno o una data precisa ma doveva necessariamente aspettare il momento adatto. Di conseguenza tutti gli uomini, compresa la flotta di Tolone, sarebbero dovuti rimanere in attesa di un ordine. Appare inverosimile come una tale forza, (si parla di almeno 37000 uomini, oltre all'intera flotta di Tolone, ai cavalli, alle artiglierie, alle munizioni, ai rifornimenti alimentari ecc.) considerate le condizioni dello scenario bellico, potesse restare paralizzata in attesa del momento propizio che poteva arrivare dopo molto tempo. Che Napoleone infine non fosse ancora convinto, lo dimostra una nuova lettera sempre indirizzata al ministro della marina l'8 gennaio 1809, in cui afferma che l'incarico dato a Murat di cominciare a organizzare delle navi da trasporto sulla costa calabrese aveva delle finalità precise:

«J'ai deux buts, d'abord de voir si cette expédition est réellement praticable, et puis faire une diversion aux forces anglaises, et leur donner le change sur une destination plus importante que je suis dans l'intention de donner à mon escadre de Toulon»⁴⁷.

Alla fine evidentemente la spedizione non fu ritenuta fattibile e prevalse il secondo obiettivo, cioè quello di utilizzare il pretesto di un possibile attacco alla Sicilia come diversivo sempre valido per distogliere forze inglesi rimaste sull'Isola, dai fronti che più erano ritenuti importanti da Napoleone. Vi era stato in definitiva un ulteriore rinvio *sine die* della

⁴⁶ *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815. Extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène*, Tomo II, Delloye et Vor Lecou Libraires- Editeurs, Parigi 1837, p.23.

⁴⁷ *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine*, op.cit., p.25.

spedizione, con la decisione di concentrare le energie su altri obiettivi, esattamente come era già accaduto per il progettato sbarco in Inghilterra.



Roast-beef and French soup

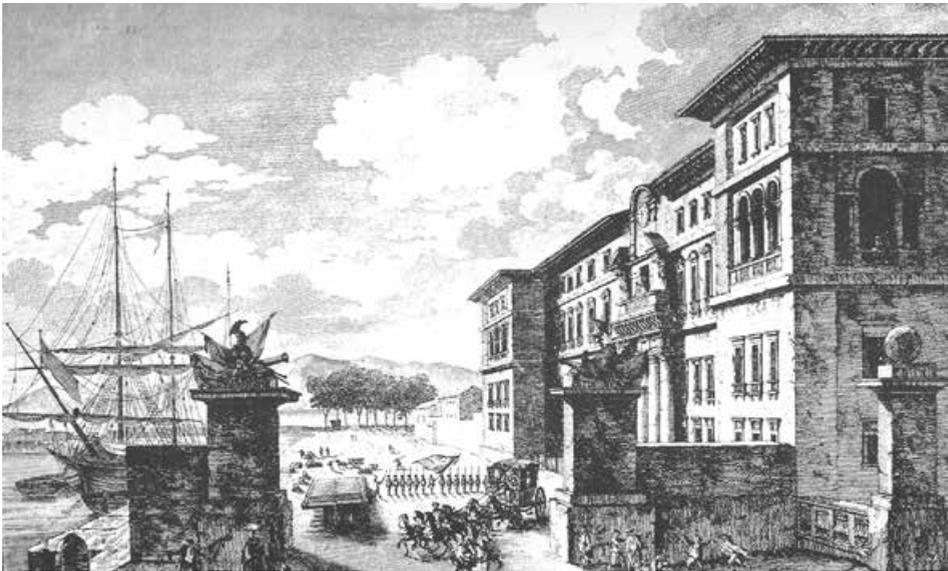
4. Conclusioni

Finora, nella ricostruzione dei fatti fin qui esposti, si sono dati come per già conosciuti da parte di chi legge altri eventi che nel complesso panorama bellico si intrecciano e si sovrappongono a quanto sottolineato. Non si vuole in alcun modo considerare la storia del progetto napoleonico di conquistare la Sicilia come slegata dalla restante storia europea e mediterranea. Come già visto, nello scacchiere della guerra lo sbarco in Sicilia fu una mossa che almeno nella sua preparazione, servì a tenere in qualche modo impegnato il nemico in quell'area del Mediterraneo. Il continuo sforzo di Napoleone tendente ad avere un completo dominio continentale, bilanciato dall'impossibilità di avere una supremazia marittima, portò a rinunciare a due grandiosi progetti di sbarco in Inghilterra ed in Sicilia, e si esaurì in coincidenza con la completa affermazione marittima inglese. L'episodio del rifornimento di Corfù fu una delle ultime volte in cui una squadra francese riuscì in qualche modo a sfuggire al

controllo del nemico, sebbene di fatto fosse stata pesantemente condizionata nei suoi spostamenti. Dopo il 1808 tutti i porti che ospitavano le squadre francesi, o dei loro alleati, furono progressivamente controllati e di conseguenza bloccati: delle vedette li sorvegliavano da vicino mentre le squadre erano al largo, pronte ad intervenire.

Anche la guerra di corsa produsse pochi risultati senza il supporto delle squadre francesi, se si considera che le perdite britanniche dal 1803 al 1814 ammontano a 2544 unità, cioè a solo il 2,5% delle navi inglesi. I corsari senza il supporto di una flotta, non potevano quindi incidere sui traffici navali britannici, in quanto i convogli erano sempre scortati. Furono proprio i traffici commerciali navali che permisero all'economia inglese di restare fiorente, nonostante il «blocco continentale» imposto da Napoleone. Anche al di fuori del Mediterraneo, nelle colonie, la supremazia marittima fu fondamentale. Tornando alle acque dello Stretto di Messina, è significativo rilevare come ogni piano di sbarco in Sicilia sfumò man mano che andava affermandosi il completo controllo navale da parte britannica. L'attraversamento dello Stretto non era evidentemente paragonabile a quello di un fiume, come si era erroneamente creduto da parte francese; bisognava conoscerne le coste e le correnti; era necessario avere contezza delle difese nemiche, costiere e navali. Devono essere considerati anche altri elementi che contribuirono a bloccare i piani napoleonici, come ad esempio l'ostilità della popolazione alla presenza francese, manifestatasi nelle insorgenze popolari in Calabria; il mancato possesso di Scilla proprio nel momento in cui forse sarebbe stato più propizio lo sbarco; il ritardo della retroguardia della squadra di Tolone, che rallentò quanto già programmato. Si tratta di cause che non vanno ricercate solamente in ambito militare, tattico o strategico, ma ad esempio anche in quello sociale o socio-religioso (come nel caso delle insorgenze), senza trascurare neanche i fatti non prevedibili, come le avverse condizioni atmosferiche, fondamentali per chi naviga. Napoleone, certamente non convinto fino in fondo sulla fattibilità dell'impresa, utilizzò infine i preparativi allo sbarco in Sicilia come metodo per distogliere nemici dai fronti continentali, e continuò a farlo anche quando Re di Napoli fu Gioacchino Murat, nonostante quest'ultimo avesse seriamente preso in considerazione l'impresa dirigendone personalmente i preparativi. Napoleone aveva tuttavia dato limitazioni tali da rendere di fatto irrealizzabili

le intenzioni di Murat⁴⁸. Infatti dette al Re di Napoli il comando dell'*Armée de Naples* nella sua qualità di Maresciallo di Francia, quindi subordinato gerarchicamente allo stesso Imperatore. Inoltre due terzi delle forze che infine furono raccolte sulla sponda calabrese dello Stretto erano francesi, e Murat poteva disporre soltanto del contingente del Regno di Napoli⁴⁹. Infine Gioacchino Murat tentò lo sbarco, senza un reale sostegno di Napoleone e fallendo ogni risultato concreto, nel settembre 1810⁵⁰. Quest'ultimo tentativo, al di là di ogni posizione propagandistica, che in quel momento si mostrava utile alla *psy-war*, dimostra come alla fine Murat per il completamento di questa impresa fu lasciato solo dall'Imperatore, e che senza il controllo navale dello Stretto non si potesse ambire a sbarcare con successo sulle rive nemiche.



Messina, Palazzo Reale

⁴⁸ Cfr V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche...* op.cit., pp.607-608

⁴⁹ A sua volta formato per due terzi da francesi (guardia reale e corsi).

⁵⁰ Sulla preparazione e sul tentativo fallito di conquista della Sicilia nel settembre 1810 si rimanda ad un mio lavoro in questo momento in via di pubblicazione, scritto in collaborazione con Armando Donato, in cui un capitolo è dedicato alla ricostruzione dello sbarco del 1810: A. Donato e A. Teramo, *La fortificazione della piazza di Messina e le Martello Tower*, BAR International series, Oxford, in corso di stampa.

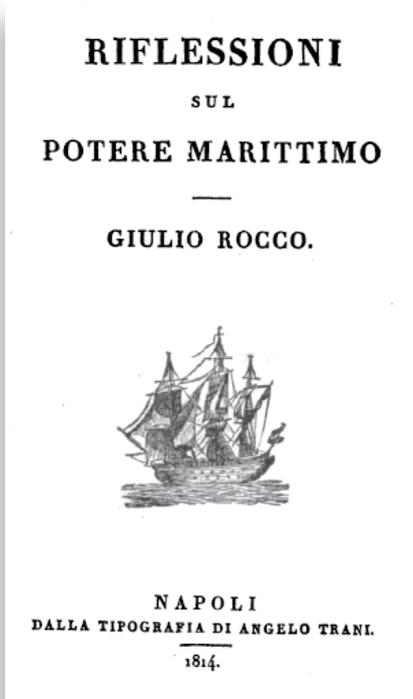
Giulio Rocco

La vera storia del “Mahan italiano”

di Virgilio Ilari

Il nome di Giulio Rocco è ben noto agli studiosi italiani, ma soltanto perché nella via a lui dedicata, alla Garbatella, hanno sede ben due università (al N. 25 la San Pio V e ai N. 37-39 Roma Tre). Deve l'ammissione tra i Carneadi della toponomastica romana a Carlo Bruno, direttore generale della marina mercantile e cultore di storia navale napoletana, il quale scoperse nel 1904 un opuscolo scritto novant'anni prima da Rocco, e ripubblicato nel 1911, l'anno di Tripoli e dei piani d'attacco austro-italiano a Malta, con prefazione del capo di stato maggiore della R. Marina, ammiraglio Giovanni Bettòlo¹.

Il saggio, pubblicato a Napoli nel 1814 per i tipi di Angelo Trani, aveva infatti un titolo intrigante: *Riflessioni sul potere marittimo*. Nel 1972 la *Rivista Marittima* lo classificò “precursore italiano” del sommo Alfred Thayer Mahan, e nel 1993 il capitano di vascello Ezio Ferrante (1948) gli ottenne da Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012) il prestigioso riconoscimento di “pen-



¹ Cfr. Carlo Bruno, articoli in *Lega Navale*, gennaio e settembre 1901, poi in *Ricordi marittimi napoletani*, Napoli, Stab. Tip. F. Lubrano, 1904, pp. 3-13. Ezio Ferrante, «Giulio Rocco e le sue riflessioni sul potere marittimo», in *Rivista Marittima*, 1981, n. 5, pp. 45-50. Id., «La pensée navale italienne. I. Giulio Rocco, précurseur oublié», in *Fondation pour les Etudes de Défense Nationale, Dossier* No. 47, janvier 1993, pp. 85-95. L. Donolo, *Storia della dottrina navale italiana*, Roma, USMM, 1996, pp. 39-42.

seur oublié”. L’autore, nato a Lettere (presso Castellammare) e appartenente alla nobiltà civica di Napoli, dopo un breve soggiorno alla Nunziata era entrato per volontà del padre, assieme al fratello maggiore Michele², nella marina spagnola, dove entrambi avevano raggiunto il grado di capitano di fregata. Tornato a Napoli dopo la morte del fratello, il 1° gennaio 1813 Rocco era stato assunto nella “regia delle sussistenze militari” [il cui direttore generale, l’abruzzese barone Antonio Nolli (1755-1830), fu poi trasferito alla marina] e il 22 dicembre aggregato al dipartimento della marina, di cui, con fulminea carriera, fu nominato capo il 31 agosto 1814, cinque giorni dopo la dichiarazione con la quale re Gioacchino Murat notificava la riapertura dei porti al traffico commerciale e riduceva drasticamente i dazi d’importazione³.

Grand’Ammiraglio di Francia, Murat non aveva certo mancato di associare la sua immagine ai fasti navali del suo regno. La medaglia commemorativa dell’impresa di Capri recava il suo ritratto, con l’emblema “Avvenimento al Regno – presa di Capri”, e l’immagine sul verso (l’isola circondata di vascelli e barche) non alludeva tanto allo sbarco del 4 ottobre 1808 quanto al rifornimento del 13, “diretto” dal re installato alla Villa del Belvedere sopra Sorrento col suo stato maggiore. La scena era stata immortalata da due quadri, di Odoardo Fischetti (ca. 1778-1824) e di Johann Heinrich Schmidt (1740-1818), ora al Museo di San Martino insieme ad un terzo di M. A. Descamp (una cui copia si trova anche al museo della marina francese) che raffigura l’abbraccio del re a Giovanni Battista Bausan (1757-1825) sul ponte della fregata *Cerere* ingombro di feriti, subito dopo l’epico duello del 27 giugno 1809 con la vittoriosa *Cyane*. Capri era il soggetto di una cantata di Giovanni Paisiello (1740-1816) e il

² Un altro fratello, Antonio, divenne procuratore regio nel tribunale civile di Napoli.

³ Nel 1816 Rocco pubblicò una *Memoria sulla scelta e istruzione degli allievi* [del Collegio] *di Marina* (Napoli, dalla tipografia di Angelo Trani). Il 16 gennaio 1817 fu ammesso nella Real Società d’incoraggiamento alle scienze naturali ed economiche, fondata nel 1806 da re Giuseppe Napoleone. Con decreto reale dell’8 luglio 1820, Rocco fu incaricato, insieme a Melchiorre Delfico (1744-1835), di tradurre in italiano la costituzione spagnola del 1812. Nel 1825 figurava tra i Soci onorari della Reale Accademia delle Scienze, Sezione della Società Reale Borbonica ed era Socio dell’Accademia Pontaniana., classe di matematiche. Morì nel 1829 (v. necrologio negli Atti dell’Accademia Pontaniana, Napoli nella stamperia della Società Filomatica, 1832, vol. I, pp. xvii-xviii).

nome del primo vascello costruito a Napoli per conto di Napoleone (una dimostrazione navale inglese aveva fatto slittare di una settimana la data del varo, prevista per il genetliaco imperiale del 1810). Il secondo, varato quando già stava maturando la rottura, si chiamava *Gioacchino* e le fregate e brick portavano i nomi della regina e dei principi reali.

Il 27 marzo 1815, mentre l'avanguardia napoletana stava entrando a Pesaro, Murat disse al colonnello Sir Hew Dalrymple (1750-1830), inviato di Lord Bentinck (1774-1839), che era stato Napoleone a forzarlo a dotarsi di una flotta d'alto bordo, di cui personalmente non sentiva alcun bisogno e di cui era pronto a disfarsi: come re di Napoli si considerava infatti il naturale alleato dell'Inghilterra, alla quale poteva offrire le forze terrestri che le occorreavano nel Mediterraneo. Nel tomo III delle sue memorie, il ministro del tesoro imperiale François Nicolas Mollien (1758-1850), acuto critico del sistema continentale creato da Napoleone nell'illusione di mettere in ginocchio l'Inghilterra, sottolinea l'assurdità di aver annesso l'Olanda per garantire l'effettiva chiusura dei suoi porti alle merci inglesi, e di averle poi imposto di ricostituire quella marina da guerra che era stata in passato una delle cause principali della rovina del commercio olandese. Murat aveva perciò doppiamente ragione nel dire a Dalrymple che era stato Napoleone a costringerlo a costruire le sue navi: ma non si rendeva pienamente conto che la funzione delle navi napoletane non era di proteggere il traffico napoletano, ma di troncarlo.



La svolta era cominciata il 26 febbraio 1813, quando, su pressione dei negozianti inglesi di Messina, i *Royal Marines* erano sbarcati a Ponza riaprendo la base contrabbandiera abbandonata dai borbonici nel 1809. Il 21 giugno Napoleone saltò sulle furie leggendo sul *Morning Chronicle* dell'11 che Murat (coprendo la trattativa col fittizio armamento della

squadra napoletana) aveva concluso un accordo commerciale. In realtà la trattativa, condotta a bordo del vascello *America*, si era interrotta il 5 giugno: a parte un limitato scambio di generi di prima necessità, la fine del blocco non fu prodotta dai colloqui di Ponza, ma dal successivo negoziato con l'Austria e dalla decisione presa il 16 ottobre da Murat di imitare i re di Svezia e di Baviera passando dalla parte degli Alleati. Secondo il *Bollettino Commerciale* di Milano del 23 novembre, la decisione di modificare il sistema di blocco, era stata presa in consiglio di stato: al termine, Murat aveva inviato un parlamentare a Ponza e ne aveva atteso il ritorno prima di pubblicare il decreto dell'11 novembre che apriva i porti ai legni amici e neutri (americani, turchi e barbareschi), con implicita libertà di effettuare spedizioni e ritorni per conto delle imprese inglesi di Malta, Messina, Siracusa e Gibilterra. Lo stesso decreto e altri successivi avevano inoltre stabilito nuove tariffe doganali, riducendo ad un quarto il dazio sui grani, oli, coloniali, legno di tintura. Auspicando analoga riforma per il Regno italico, il *Bollettino* commentava che «il blocco annientava il lavoro, l'industria e i capitali e produceva la miseria pubblica e privata».

Il 3 febbraio 1814 Lord Bentinck si rassegnò a malincuore a firmare l'armistizio, ma in cambio (secondo lo storico Maurice H. Weil) dette una forma tanto precisa all'art. II da farne un vero trattato di commercio ad esclusivo vantaggio dell'Inghilterra. Il *Giornale degli Annunci* segnalava l'arrivo a Napoli, nella seconda metà di febbraio, dei primi 9 legni inglesi da Livorno e Messina; ma già da tempo navi ottomane facevano la triangolazione con la Sardegna. Il 26 marzo il bey di Tunisi rinnovò la tregua, con l'impegno a concludere la pace entro un anno e il permesso di pesca corallifera. Il 6 maggio, dopo la pace di Parigi, Murat abolì il diritto di dogana marittima, autorizzò l'esportazione di grano e olio e abbonò i dazi d'importazione su varie derrate. Sul *Giornale degli Annunci* del 7 maggio compariva quello del commissario generale delle truppe britanniche in Italia, Freeborne, sceso a Napoli all'Albergo del Sole in Largo Castello 69 per appaltare la fornitura di carne fresca e foraggio.

Il 4 giugno il ministro degli esteri Gallo celebrò il genetliaco di Giorgio III dando una cena di gala agli ufficiali della squadra inglese e fece un toast al sovrano ex-nemico assieme a Lord Oxford, membro influente del parlamento e ospite a Napoli di Jones. Seguirono un ricevimento in onore dei sovrani di Napoli a bordo del vascello *Couraço* e una festa a

Capodimonte per gli ufficiali inglesi. Il 10 Bentinck promise a Gallo che si sarebbe adoperato per far recedere la corte di Palermo dal rifiuto di ammettere i bastimenti con bandiera napoletana e dal divieto per i sudditi siciliani di imbarcare carichi destinati ai porti e coste napoletani.

Il 9 luglio Murat assunse il titolo di re di Napoli in segno di buona volontà verso il re di Sicilia alleato degli inglesi e il 14 decretò il ritorno di Ancona allo statuto di porto franco e la libera esportazione dei cereali. Secondo il generale Filangieri erano in corso trattative per acquisire l'*Army Flotilla* di Messina, anche se Castlereagh censurava il ballo del *Couraçao* e il *Monitore* di Napoli del 26 luglio pubblicava che due legni napoletani predati da un corsaro spagnolo erano stati condotti a Ponza. Il 18 agosto arrivò Fagan, trasferito da Palermo come console generale inglese a Napoli e incaricato dal rappresentante inglese a Palermo (William A'Court, 1770-1860) di ottenere l'apertura dei porti anche alle navi siciliane senza garanzia di reciprocità. Sia pure a malincuore, Murat si piegò e con la dichiarazione del 26 agosto notificò alle altre potenze l'apertura indiscriminata dei porti napoletani a tutte le navi mercantili.

In realtà l'unico tratto comune che si può rintracciare tra Rocco e Mahan è solo l'intento pratico e non teoretico dei loro scritti, rivolti al ceto dirigente dei rispettivi paesi e condizionati dagli *idola tribus* del momento. Quanto al contenuto, avevano idee opposte, imperialista e navalista il consigliere di Roosevelt, liberale e pacifista il funzionario promosso da Murat dopo aver regalato la sua spada a Bentinck e riaperto i porti del Regno. Significativamente, l'unico autore citato da Rocco (storpiando il nome in "Raynat") è l'abbé Raynal (Guillaume-Thomas-François, 1713-1796), curatore dell'*Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes* (in dieci libri, l'ultimo dei quale redatto da Alexandre Deleyre, amico di Diderot e di Rousseau) e convinto, come Montesquieu e Benjamin Constant, dell'effetto pacificatore del commercio.

Quando il libro fu pubblicato, i lettori colti conoscevano Raynal e sapevano dunque intendere nel giusto significato la frase citata da Rocco («le flotte prepareranno le rivoluzioni, esse guideranno i destini dei popoli, esse saranno la leva del mondo») a sostegno del suo I aforisma: «Chi ha il dominio dei mari necessariamente signoreggia».

«Il dominio – proseguiva il II – poggia sulla forza delle navi da guerra sostenuta dalla prosperità della marina di commercio; forza e prosperità che essendo parti integrali di un medesimo tutto, a vicenda si sostengono. L'accrescimento dell'una non può aver luogo senza quello dell'altra, e con maggiore facilità può darsi una marina mercantile senza quella da guerra, che non questa senza di quella». Il corollario (XII aforisma) era che bisognava svilupparle di pari passo: «il progresso di una marina militare è necessariamente lento e bisogna spingerlo insieme co' mezzi, su dei quali poggia il di lei sostegno; qualora non si usi una tale accortezza, la sua prosperità non sarà durevole, e tutto al più potrà ricevere uno splendore passeggero, che, in ultima analisi, servirà di aggravio allo Stato, anzi che di vantaggio». La marina da guerra (VI aforisma) «non deve riguardarsi come ogni altra forza militare ... in tempo di guerra le è necessario molto più metodo che orgoglio; combinar sempre l'onore delle armi coi propri interessi, né compromettere le forze, se non quando si abbiano sicuri auspici di vantaggi, e pronti mezzi di ristabilire i guasti, che sempre soffre il vincitore medesimo».

Modesta, pacifica, cauta, la marina militare doveva però esserci ed esser pronta fin dal tempo di pace. «Le potenze non sempre sono arbitre della scelta fra la Pace e la Guerra, specialmente le inferiori, anzi si osserva per lo più, che le grandi trascinano queste nelle di loro operazioni secondo il bisogno. In tal caso quelle prive affatto di forze debbono servire in un modo del tutto passivo gli alleati, che sono alla testa degli affari, e vengono costrette di affidare ai medesimi la propria difesa; laddove avendo de' mezzi da ciò fare, e degli altri, se è possibile, onde cooperare cogli stessi alleati al felice esito delle operazioni, possono meglio badare alla propria salvezza, ed ottenere dei vantaggi nelle vicende, che presenti la guerra, oltre di quelle che hanno a sperarsi nei trattati di pace». Non mancava un'allusione all'Inghilterra: tra i compiti fondamentali del vertice "economico" (vale a dire tecnico) della marina, Rocco poneva infatti «una grande ed assidua vigilanza sullo stato delle forze marittime *amiche*, in tutto ciò che riguarda la di loro disposizione, le pretensioni di esse, quanto *hassi da sperare o temere*».

Lo sviluppo della navigazione a vapore in età borbonica (1815-1861)

di Maria Sirago

1. La riorganizzazione della flotta regia e mercantile dopo il 1815

Dopo la Restaurazione re Ferdinando continuò la politica murattiana volta a riorganizzare la flotta nel cantiere di Castellammare, opportunamente riorganizzato, con la costruzione di un avanscalo in muratura per agevolare il varo dei vascelli, già progettato nel “decennio francese”². Tra il 1815 ed il 1816 furono emanate norme per riorganizzare la flotta regia, compendiate nel 1818 nelle “Ordinanze generali della Real Marina”; ed in esse vi era un regolamento per l’Accademia di Marina, fondata nel 1735, in cui si istruivano gli ufficiali³. Nel contempo furono riorganizzati i “Collegi nautici” per piloti di Napoli e Sorrento, per potenziare gli studi matematici ed astronomici, necessari per la navigazione nel Mar

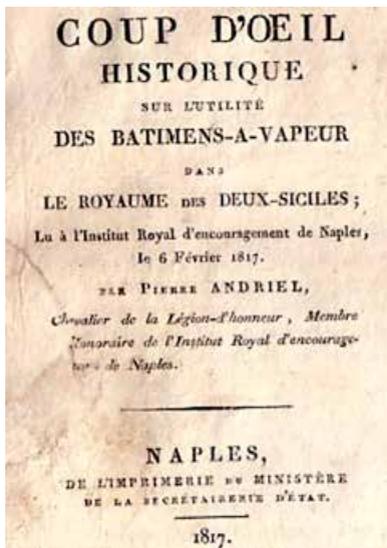
¹ Il testo è una rielaborazione di *The development of the new steamships and the history of the shipping industry in the Kingdom of Two Sicilies (1816-1861)*, in R. Pisano, a cura di, *A Bridge between Conceptual Frameworks, Sciences, Society and Technology Studies*, Springer ed, Amsterdam, 2014, pp. 1- 33.

² M. Sirago, *L’organizzazione della marineria, della flotta e del sistema portuale nel Decennio*, in R. Di Lorenzo, a cura di, *Ordine e disordine. Amministrazione e mondo militare nel Decennio francese*, Atti del sesto Seminario di Studi “Decennio francese (1806-1815), Vibo Valentia 2-4 ottobre 2008”, Giannini, Napoli, 2012, pp. 67-91; Ead., *Il cantiere di Castellammare dal 1784 ai primi del ‘900*, in L. Capobianco, a cura di, *Le donne di Castellammare ricordano e raccontano*, “Meridione Nord e Sud nel Mondo”, a. IX, n.3, lu. sett.2009, pp. 30-42.

³ M. Sirago, *Le città e il mare. Economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, ESI, Napoli, 2004, pp. 54 ss.

Nero, nel Baltico e nelle Americhe che si sviluppava in quel periodo⁴ mentre tra il 1816 ed il 1823 erano emanati decreti per incrementare la marina mercantile, specie con nuove imbarcazioni, i brigantini, più adatti ai viaggi oceanici rispetto agli antichi pinchi e polacche infine nel 1826 tale flotta fu equiparata a quella francese, inglese e spagnola, che nel 1818 aveva ottenuto particolari esenzioni fiscali⁵.

2.L'avventura del vapore



Intanto il mercante francese Pierre Andriel, nativo di Montpellier, stimolato dai benefici concessi agli stranieri, aveva deciso di tentare anche nel Regno di Napoli l'”avventura” della navigazione a vapore, da utilizzare per il trasporto della posta e di passeggeri. In effetti l’Andriel non era nuovo a tali esperimenti, già iniziati da Robert Fulton che nel 1807 aveva costruito un primo bastimento a vapore, il *Clermont*, navigando per 240 km tra New York ed Albany in 32 ore⁶; e tale sistema fu perfezionato poi in Inghilterra⁷. Perciò l’Andriel aveva chiesto un privilegio per viaggio tra Londra e Parigi

con un bastimento a vapore, l’*Elise*, costruito in Inghilterra, con cui nel marzo 1816 partì da Londra per il porto di Le Havre, proseguendo poi per via fluviale per Parigi, il che aveva “bien démontré la supériorité de

⁴ M. Sirago, *Gli studi nautici nel Regno di Napoli (1770-1861)*, in M. Mafrici – C. Vassallo, a cura di, *Sguardi mediterranei tra Italia e Levante (XVII-XIX secolo)*, Mediterranean Maritime History Network (MMHN), 3rd MMHN Conference, Izmir 4-7 May 2010, University press, Malta, 2011, pp. 19 - 35.

⁵ Sirago, *Le città e il mare*, cit., p. 56 e p.64.

⁶ Awww.treccani.it, *Fulton Robert*; B. Bernard Campaignac, *De l'état actuel de la navigation par la vapeur*, L. Mathias, Paris, 1842, p. X;.

⁷ J. Armstrong, D. M. Williams, The impact of technological change: the early steamship in Britain, *Research in maritime history*, n. 47, 2011.

la navigation à vapeur” rispetto a quella a vela, usata da qualche anno anche per traversate atlantiche tra l’America e l’Europa⁸.

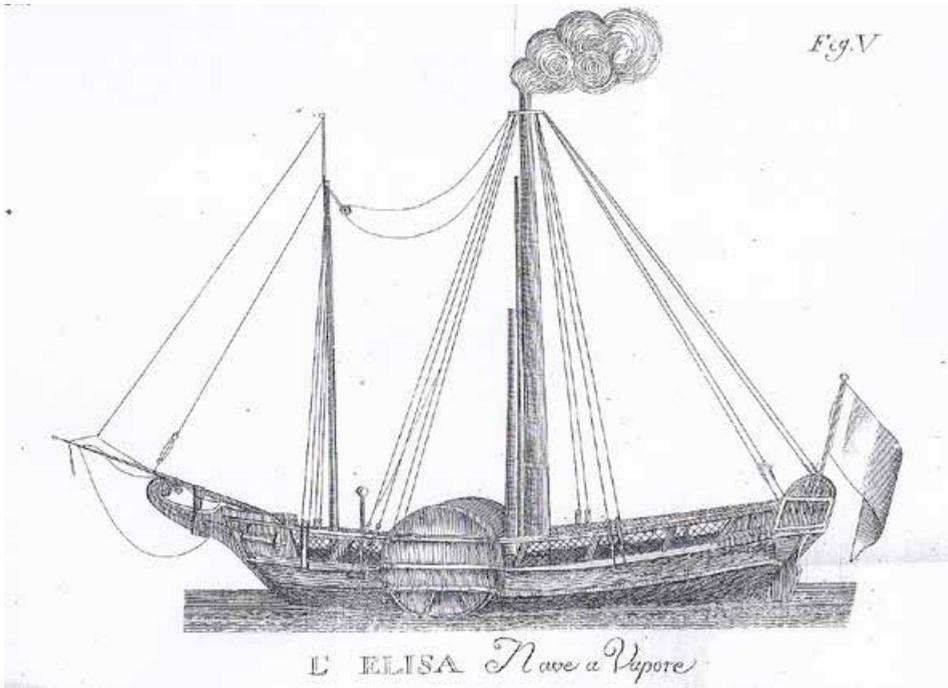


Fig. 2 L'Elisa, in Serristori, figura V.

L’anno seguente l’Andriel decise di raggiungere a Napoli l’amico Fortunato Adolfo Wolf, commerciante lorenese, nativo di Strasburgo, da alcuni anni nella Capitale partenopea. Qui ottenne dal re 17 gennaio 1817 una “privativa” per 15 anni per introdurre nel regno la navigazione mediterranea a vapore⁹. Nel contempo scrisse un trattato sui vantaggi che potevano derivare dalla navigazione a vapore per incrementare il commercio¹⁰, letto il 6 febbraio 1817 nel Regio Istituto di Incoraggiamento,

⁸ P. Andriel, *Coup d’oeil historique sur l’utilité des batiments – a –vapeur dans le Royaume des Deux – Siciles*, Naples, De l’Imprimerie du Ministère de la Secrétairerie d’État, 1817, pp. 30-36. Il disegno dell’*Elisa* è in L. Serristori, *Sopra le macchine a vapore*, nella Stamperia di Giovanni de Bonis, Napoli, 1817 (II ed.), figura V.

⁹ C. Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore nel Reame delle Sicilie dal 1818 al 1860*, Stabilimenti tipografico G. Barca, Napoli, 1923, p. 8 e p. 17.

¹⁰ P. Andriel, *Coup d’oeil*, cit.

un istituto fondato da Giuseppe Bonaparte nel 1806 per promuovere gli studi teorici in merito alle nuove innovazioni¹¹. Poi il 10 aprile dello stesso anno creò con il Wolf una società per introdurre la navigazione a vapore nel regno, la “P. Andriel e C.”¹², a cui si associarono numerosi azionisti, in primis il Ministro delle Finanze Luigi de’ Medici¹³, che aveva sempre sostenuto l’Andriel nei suoi affari, e Carlo Filangieri (figlio del giurista Gaetano), un affermato ingegnere interessato alla nuova tecnologia delle macchine a vapore, a cui dedicò poi numerosi anni di sperimentazione¹⁴. Nel contempo il Medici fece pubblicare in Napoli il volume del Serristori, in cui venne inserito il disegno della *Elise* mentre l’Andriel, raccolti i fondi necessari, incaricava Stanislao Filosa, “mastro costruttore di bastimenti” nell’arsenale di Castellammare, di costruire uno scafo nella “Marina di Vigliena” (presso Napoli), varato il 24 giugno col nome di “*Ferdinando I*”, sul quale fu montata una macchina inglese, comprata dallo stesso armatore in Inghilterra¹⁵. Il disegno che si conserva presso l’Archivio di Stato di Napoli¹⁶, molto simile a quello dell’*Elise*, si deve probabilmente ascrivere al *Ferdinando I*, anche se si è incerti perché la seconda nave a vapore, del 1826, ebbe lo stesso nome.

Il 24 settembre la nave, dotata di 16 cabine di prima classe, compì il suo primo viaggio, data di inizio della navigazione a vapore nel Mediter-

¹¹ F. Di Battista, *Origini e involuzione dell'Istituto d'Incoraggiamento di Napoli*, in M. M. Augello, M. E. L. Guidi, a cura di, *Associazionismo economico e diffusione dell'economia politica nell'Italia dell'Ottocento. Dalle società economico-agrarie alle associazioni di economisti*, Milano, Franco Angeli, 2000, 2 voll., 1, pp. 261-274.

¹² Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., p. 20.

¹³ M. Vanga, “Luigi de’ Medici”, *Dizionario Biografico degli italiani*, 2009, vol. 73, www.treccani.it

¹⁴ R. De Lorenzo, “Carlo Filangieri”, *Dizionario Biografico degli italiani*, 1997, vol. 47, www.treccani.it

¹⁵ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 21-23.

¹⁶ ASN, fs. 70/bis, cartella B-8, “Elevazione del primo pacchetto a vapore che verrebbe costruito in Napoli in seguito del privilegio reale di San Ferdinando”, pubblicato in M. Sirago, scheda 6.25, pp. 319-320, disegno p.273, into AA.VV., *Casa di Re. Un secolo di storia alla Reggia di Caserta 1752 -1860*, Milano, Skira ed., 2004

raneo¹⁷, al comando di un giovane alfiere di vascello della flotta regia, Giuseppe Libetta, insieme ad un ingegnere inglese, che doveva controllare la macchina. Poi la nave fu posta al comando di Andrea di Martino, un pilota della flotta regia che aveva frequentato il napoletano *Collegio dei pilotini*. Ma dopo pochi viaggi la nave andò in avaria perché il macchinario era stato posto in uno spazio angusto. Inoltre l'impresa non aveva dato i profitti sperati sia per i problemi tecnici che per la difficoltà di diffondere questo nuovo mezzo di locomozione: difatti i passeggeri avevano paura di navigare con una nave che “sputava fuoco”, tanto da far accorrere nei porti d'attracco persone pronte a spegnere l'incendio: perciò l'Andriell sciolse la società e tornò in Francia¹⁸.

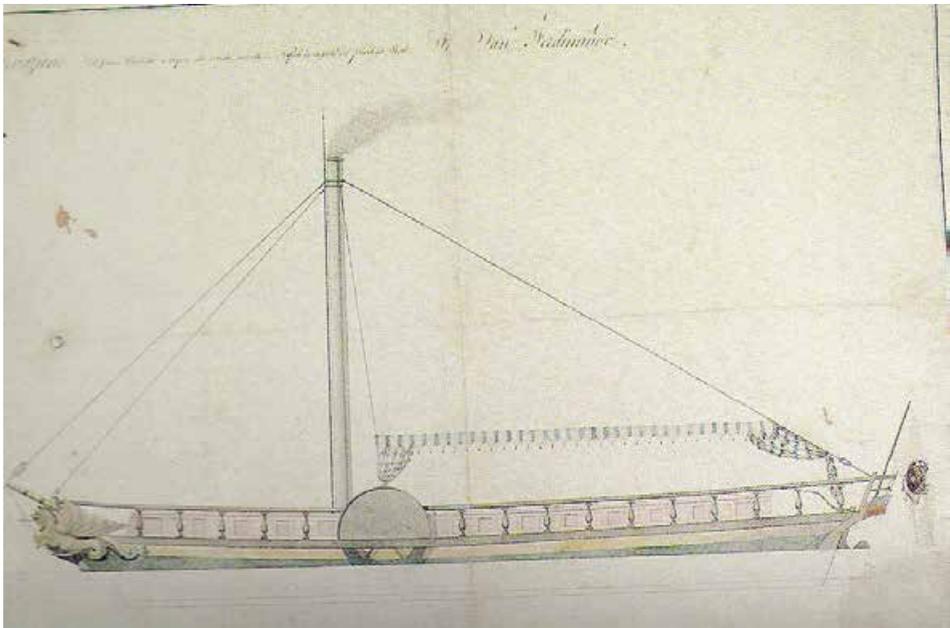


Fig. 3 Il Disegno del *Ferdinando I*, ASN, fs. 70/bis, cartella B-8.

¹⁷ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., p. 25; V. GIURA, *Contributo alla storia della navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie*, in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XIX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna, Il Mulino, 1976, pp. 709-732, pp.709-710.

¹⁸ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 28-30; A. Formicola – C. Romano, *Storia della marina da guerra dei Borbone di Napoli*, II vol., II. p., 1815-1830, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2010, pp. 701- 706.

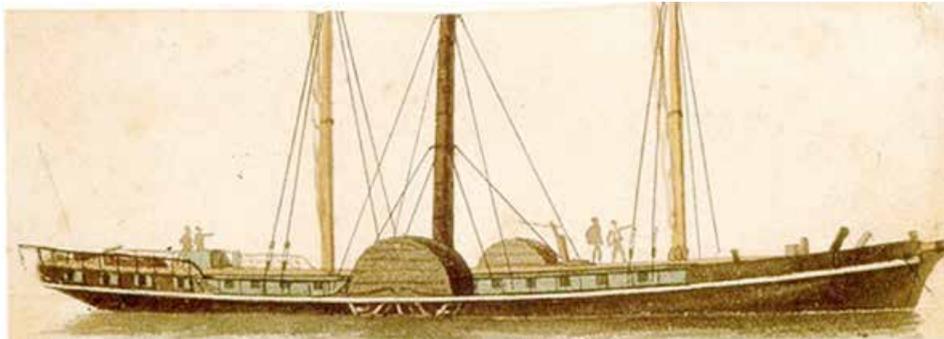


Fig. 4. Il *Ferdinando I*, il primo piroscalo italiano, costruito nel cantiere di Stanislao Filosa al ponte di Vigliena e varato il 24 giugno 1818.

3. *La Compagnia di Navigazione a vapore delle Due Sicilie (1823-1865)*

Dopo i moti del 1820-21 il ministro de' Medici, che era stato rimosso, tornò al governo e si dette alla riorganizzazione del commercio, alla promozione dello sviluppo della marina mercantile ed alla riorganizzazione i porti¹⁹. Ma un interesse particolare lo rivolse alla ripresa della navigazione a vapore: nel 1823 il re concesse ai mercanti Vallin Routh e Valentin una “privativa” di dieci anni per creare una società di navigazione a vapore per passeggeri e posta nella rotta tra Napoli e Palermo a cui partecipò Giorgio Wilding, principe di Radali e di Butera, un ufficiale tedesco nativo di Dresda, gentiluomo di camera del re. Fu così creata la “Compagnia dei pacchetti²⁰ a vapore” del Regno delle Due Sicilie con un ufficio a Napoli e una sede a Palermo, la prima compagnia a vapore del Mediterraneo, per la quale fu costruito in Inghilterra il *Real Ferdinando I*, che poteva trasportare 200 passeggeri. La nave fu comandata da Andrea di Martino, pilota del *Ferdinando I*, che dal 20 giugno 1824 iniziò i suoi viaggi tra Napoli e Palermo, mentre il ministro Medici accordava alla Compagnia speciali privilegi per il servizio postale statale, il primo in Italia. Poi la privativa fu acquistata da Maurizio Dupont, che il 1° agosto 1826 iniziò il servizio per Marsiglia, ponendo al comando Gae-

¹⁹ M. Sirago, *La riorganizzazione del sistema portuale del Regno meridionale. Dal decennio francese all'Unità*, in A. Di Leo, a cura di, *L'ingegneria e la sua storia. Ruoli, istituzioni, contesti culturali XIX e XX secolo*, Salerno, 2007, pp. 94-107, pp. 97 ss

²⁰ Termine derivante dal francese paquebot, in inglese *packet boat* o *steamboat*, piccola imbarcazione usata per il trasporto della posta e dei passeggeri.

tano Astarita²¹; ed al ritorno a Napoli l'impresa fu pubblicizzata sulla "Gazzetta Piemontese"²². Ma, quando il *pacchetto* era nel Golfo di Napoli, si effettuavano delle "passeggiate turistiche", utilizzate per pubblicizzare questo nuovo sistema di navigazione, come quella narrata in versi dall'abate fiorentino Vito Maria de Grandis, in cui i passeggeri visitarono l'isola d'Ischia²³; ed erano organizzate altre "gite" con sosta di due ore a Capri, Ischia o Sorrento o per far assistere al varo di un vascello nel cantiere regio di Castellammare: iniziava così anche a Napoli il "turismo di massa", che pian piano, avvalendosi dei nuovi mezzi di locomozione, si andava sostituendo al più aristocratico "Grand Tour"²⁴.

Fallito il Dupont, un suo creditore, Giorgio Sicard, acquistò la concessione creando nel 1829 la "Società Giorgio Sicard, Benucci e Pizzardi", con la consulenza del giovane figlio Leopoldo, esperto di costruzioni navali, studiate nei principali porti europei, specie in Inghilterra e in Belgio²⁵; poi nel 1830 entrò in società anche il principe di Butera. Nel contempo Leopoldo Sicard si recò a Glasgow per dirigere la costruzione di una nave a vapore, il *Francesco I*, destinato ai viaggi per l'estero, condotto a Napoli da Andrea de Martino; invece *Il Real Ferdinando* continuava i viaggi tra Napoli e Palermo. E quando le macchine dovettero essere riparate, il Sicard stipulò una convenzione per noleggiare il battello parmense *Maria Luigia*, mantenendo in servizio il *Francesco I* per l'estero. Ma lo stesso 1830 cominciava la concorrenza del Regno Sardo, coi battelli *Carlo Felice* e *Carlo Alberto*, che viaggiavano per Napoli e Palermo, violando la privativa concessa al Sicard; ed a Marsiglia era stata fondata la società Bazin che installò un servizio per Napoli, con i battelli *Enrico IV* e *Sully*²⁶. Pur tra varie difficoltà la socie-

²¹ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 33-37.

²² "Gazzetta Piemontese", 5 September 1826, p. 679; 25 August 1826, the steamboat *Real Ferdinando* arrived in Naples to Marsiglia with 50 passengers.

²³ S. Biondi, *Sul "Real Ferdinando" da Napoli a Ischia il 21 nov. 1824*, "Cose di Napoli", n. 3.

²⁴ M. Sirago, *La scoperta del mare. La nascita e lo sviluppo della balneazione a Napoli e nel suo Golfo tra '800 e '900*, Napoli, Edizioni Intra Moenia, 2013, cap. II.

²⁵ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 38-39; L.M., *Leopoldo Sicard, Necrologio*, "Poliorama Pittresco", 1839, pp. 57-59.

²⁶ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 41-44.

tà Sicard continuava a prosperare²⁷; e per pubblicizzare la sua attività nel 1832 organizzò la prima “Crociera” del Mediterraneo, a cui parteciparono molti illustri personaggi, tra cui anche Giorgio Sicard, che toccò i porti di Messina, Catania, Malta, quelli delle isole ionie, Patrasso, Nauplion, Atene, Smirne, Costantinopoli e il Bosforo, l’imboccatura del Mar Nero, le coste dell’Asia Minore, Smirne, Zante, ritornando poi a Malta, Palermo, Messina e Napoli, secondo il racconto di uno dei croceristi, il Marchebeus, che fece un *reportage* su questo primo viaggio “turistico” in Levante²⁸.

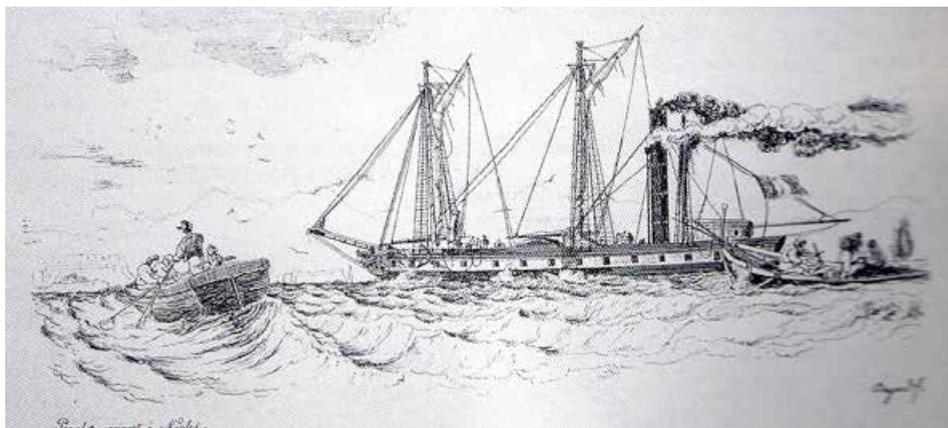


Fig. 4 Piroscalo a vapore nel Golfo di Napoli

Nel 1834, scaduta la “privativa”, il sovrano non la rinnovò, decidendo di istituire un regio servizio di vapori postali (rimasto attivo per tre anni). Ma il Sicard poté trasformare la società in anonima, col privilegio di utilizzare marinai della flotta regia, da mantenere a sue spese, con l’obbligo di istruirli nel nuovo tipo di navigazione e tenerli a disposizione del governo. Lo stesso 1834 il figlio Leopoldo si recò a Glasgow per acquistare un terzo vapore, il *Maria Cristina*, varato l’anno seguente. Ma, morto Giorgio Sicard nel 1835, la società fu trasformata in accomandita col nome di “Amministrazione della navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie” sotto la ragione sociale di Leopoldo Sicard e soci, proprietaria dei vapori *Ferdinando I* (disarmato nel 1838) e *Maria Cristina*.

²⁷ Giura, *Contributo alla storia della navigazione a vapore*, cit., p. 711.

²⁸ Marchebeus, *Voyage de Paris à Costantinople par bateau à vapeur*, Paris, chez Artus Bertrand, 1839.

Ma nell'1839, morto il giovane Leopoldo, la società si trasformò in anonima per azioni, col nome di "Amministrazione per la navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie", con due vapori in servizio, il *Francesco I* e il *Maria Cristina*²⁹.

Intanto vi erano state accese discussioni sulla concessione di privilegio sul vapore, ritenute valide solo per un breve periodo iniziale. Perciò il sovrano, in risposta alla richiesta di permettere lo sviluppo del nuovo sistema di navigazione³⁰, nel 1839 accordò un premio per coloro che costruivano navi a vapore nel regno e concesse libertà di cabotaggio ad ogni piroscalo a vapore. Ma l'"Amministrazione per la navigazione a vapore" era entrata in crisi per la perdita della privilegio, l'aumentata concorrenza estera e gli esosi diritti richiesti nel porto di Marsiglia dalla Francia³¹, che in quegli anni aveva organizzato le prime compagnie di navigazione a vapore³². Perciò per riorganizzare l'attività acquistò tre vapori, il piccolo *Furia*, per il servizio nel golfo napoletano, ed il *Mongibello* e l'*Ercolano*, tutti di costruzione inglese, con macchine Maudsley; ma il *Mongibello*, usato nella rotta di Marsiglia, durante il primo viaggio di ritorno si scontrò nelle acque di Genova con un piroscalo della società sarda Rubattino, per cui iniziò una lunga controversia legale in merito alle responsabilità ed ai danni da pagare³³.

Intanto dagli anni '40 in Inghilterra, a causa della scarsità del legname dovuta alle numerose navi costruite in quegli anni, si perfezionavano nuovi modelli con scafo in ferro, più leggeri, con propulsione a vapore, in cui la ruota a pale era sostituita dall'elica, il che permise di aumentare

²⁹ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp.46-47. Cfr. *Per la Società Sicard, intorno alla libera navigazione a vapore nel Reame di Napoli*, meno per lo stabilimento di viaggi periodici tra le due Sicilie soggetto ad una privilegio, Napoli, Dalla Stamperia e cartiera del Fibreno, 1836.

³⁰ P. Lanza, Principe di Scordia, *I vapori*, Palermo, Tip. Evge, Lao e Roberti, 1836.

³¹ J. Millenet, *Réflexions sur la question touchant les bateaux à vapeur de la Poste*, Naples, De l'imprimerie et papeterie du Fibreno, 1837.

³² B.Gille, *Les premières compagnies de navigation à vapeur avant 1848*, into *Les origins de la navigation à vapeur*, edited by M. MOLLAT, cit., pp. 97-101.

³³ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 62-63.

la velocità delle navi e dare un vero impulso alla navigazione a vapore³⁴. Perciò nel 1846 la compagnia decise di acquistare in Inghilterra due vapori con nuovo modello in ferro, ma ancora a ruote, il *Vesuvio* ed il *Capri*; poi tra 1853 e 1854 furono acquistati altri due piroscafi, in ferro ma con l'elica, il *Sorrento* e l'*Amalfi*, di 300 tonnellate ciascuno, capaci di trasportare un gran numero di passeggeri, e fu inaugurata una nuova linea fra Marsiglia e Trieste³⁵. Nel contempo il *Maria Cristina* veniva posto in disarmo e le caldaie sostituite con altre simili costruite a Napoli nell'officina di Zino & Henry. Ma per alterne vicende, dovute sia ai moti in Sicilia (1848-49) che alla Guerra di Crimea, la compagnia entrò in crisi, arrivando quasi al fallimento. Poi lentamente si riprese mutando il nome, nel 1858, in "Compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie. All'Unità la Compagnia possedeva 6 piroscafi, di portata superiore ai 6 della Rubattino, mentre la compagnia Florio ne aveva 5. Ma il Governo italiano decise di concedere il servizio postale statale alle società Rubattino e Florio per cui la compagnia napoletana, schiacciata dalla concorrenza, nel 1865 chiuse per fallimento³⁶.

4. Altre compagnie di navigazione a vapore

a. La "Compagnia Florio"

Dal maggio del 1839 il sovrano accordò la liberalizzazione della navigazione a vapore e concesse per tre anni un premio per coloro che acquistavano navi a vapore all'estero o le costruivano nel regno. Di questa opportunità approfittò Vincenzo Florio, un imprenditore siciliano interessato al commercio in vari settori, che in pochi anni aveva accumulato un cospicuo patrimonio. Nel 1840 con l'amico Beniamino Ingham, ricco imprenditore inglese venuto in epoca napoleonica in Sicilia, costituì la "Società dei battelli a vapore siciliani" con il piroscavo *Palermo* acquista-

³⁴ www.raffaelestaiano.com/l'evoluzione.

³⁵ Lamberto Radogna, *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano, Mursia, 1982, pp. 56 ss. e pp. 119 ss.

³⁶ L. De Matteo, "Noi della meridionale Italia". *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, Napoli, ESI, 2002, cap. IV, *La compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie*

to a Greenwich per la rotta Napoli Palermo con scalo a Messina, che iniziò a viaggiare dal 1841. Poi 1847 creò l'“Impresa I. E. V. Florio per la navigazione a vapore dei piroscafi siciliani”, acquistando un vapore in legno, l'*Indépendant*, rinominato alla fine dei moti del 1848-49 *Diligente*, da utilizzare per i viaggi tra Sicilia e Malta, ed il “Corriere Siciliano”, utilizzato sia per i viaggi tra i porti siciliani che nella rotta fino a Marsiglia. Nel 1856 il governo borbonico privatizzò il servizio postale, affidato al Florio che acquistò in Inghilterra l'*Etna*, ottenendo nel 1858 il servizio postale settimanale tra Napoli e la Sicilia. All'Unità la flotta di Vincenzo Florio era composta da cinque piroscafi a vapore, il *Diligente*, il *Corriere Siciliano*, l'*Etna*, l'*Archimede*, l'*Eclettico*. Ma con l'arrivo di Garibaldi il servizio rimase interrotto per un anno, anche se poi lo Stato italiano preferì le compagnie di Florio e Rubattino, visto che la compagnia napoletana era sospettata di tendenze legitimiste³⁷.

b. La compagnia calabro-sicula ed altre compagnie minori

Dopo la liberalizzazione della navigazione a vapore nel 1839 il re fece pubblicare una memoria sulla necessità di organizzare questo tipo di navigazione per collegare Napoli con i porti delle Calabrie³⁸. Così nel 1840 Andrea de Martino, pilota del *Ferdinando I* e poi del Francesco I, creò a Napoli la “Società di navigazione per traffico de' battelli a vapore nel Mediterraneo” col *Vesuvio*, posto al comando di Raffaele Cafiero, utilizzato per due anni nei viaggi per Tropea, Messina, Palermo. Morto il de Martino nel maggio del 1842, fu costituita la società Vices Vinci e C., detta poi “Società Calabro – Sicula per la navigazione a vapore”, con sede a Napoli, diretta da Giuseppe Vices Vinci col *Vesuvio*, ribattezzato *Polifemo*, e col *Duca di Calabria*, per i viaggi tra Napoli e Messina, con sosta in Calabria. Poi nel 1846 fu commissionato in Inghilterra un nuovo piroscafo, in ferro ad elica, primo esemplare in Italia, il *Giglio delle Onde*. Durante i moti del 1848 in Sicilia i piroscafi furono requisiti per il trasporto delle truppe fino al febbraio 1849; poi dal mese di giugno ripre-

³⁷ O. Cancila, *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Milano, Bompiani, 2008, pp. 120 ss.

³⁸ AA. VV., *Sulla navigazione a vapore nelle Calabrie*, Napoli, dalle Officine Tipografiche, 1839.

sero servizio per la Calabria e la Sicilia. Nel 1854 fu acquistato in Francia un altro piroscifo, il *Calabrese*, pilotato da Raffaele Cafiero, poi da Salvatore Pampinella; poi i quattro piroscifi vennero posti al comando di Agostino e Antonio Cafiero e Michele Mancino. Infine nel 1856 il *Poli-femo* venne disarmato, furono sostituite le macchine e fu rinominato *Ercole*. E dopo l'Unità alcuni piroscifi della società, diretta sempre dal Vices Vinci, continuarono ad effettuare viaggi per le Calabrie³⁹.

Intanto nell'agosto del 1850, in seguito alla diffusione delle imbarcazioni ad elica, fu creata una "Società anonima per la navigazione dei piroscifi con elice", con regia autorizzazione del 1851; ma per mancanza di azionisti fu sciolta. Nel 1853 Giuseppe Cianelli, un agente marittimo napoletano, riprese il progetto, costituendo la "Giuseppe Cianelli & C.", con tre piroscifi ad elica inglesi, *Elba*, *Partenope* e *Newa*, con scafo in ferro e motori inglesi; due anni dopo la società fu trasformata in accomandita col nome di "Giuseppe Cianelli & C. Vapori ad elica", con i piroscifi *Elba* e *Partenope*, usati fino al 1860 per viaggi settimanali in Calabria e Sicilia ed alcuni viaggi straordinari a Ischia e Casamicciola nella "stagione [estiva] de' bagni". Nel 1860 l'anziano Cianelli si dimise e la società fu rilevata da un socio, il de la Tour, col nome di "Società dei vapori ad elica napoletani del conte Francesco de la Tour". Durante la spedizione dei Mille i due vapori furono utilizzati per il trasporto di truppe in Sicilia; poi dal 1861 ripresero servizio, ma nel 1864 la società fu liquidata⁴⁰.

Infine nel 1842 i napoletani Domenico Bellini ed Enrico Quadri ottennero una concessione per un viaggio tra le Sicilie e le Americhe con un bastimento a vapore, progetto ripreso nel 1852 dagli armatori palermitani Luigi e Salvatore de Pace, già proprietari di velieri d'altura: essi costituirono la società "Sicula Transatlantica" per effettuare viaggi tra Palermo e New York col piroscifo *Sicilia*, in ferro e ad elica, costruito a Glasgow, che nel 1854 effettuò il primo viaggio per New York in 26 giorni al comando del capitano Ferdinando Cafiero di Meta di Sorrento. Ma questo fu l'unico, perché vi era stato poco guadagno⁴¹.

³⁹ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 64 ss.

⁴⁰ Radogna, *Storia della Marina Mercantile*, cit., pp. 99-101.

⁴¹ Radogna, *Storia della Marina Mercantile*, cit., pp. 114 – 118

5. La flotta regia e l'officina di Pietrarsa

Nel 1836, il re Ferdinando II fondò la “Delegazione Reale dei pacchetti a Vapore” per servizio postale e per passeggeri, con due navi in legno a ruote acquistate in Inghilterra, il *Nettuno* e il *Ferdinando II*, a cui fu aggiunta la goletta inglese a vapore *Santa Wenefreda* rivenduta dopo un incendio e ricostruita a Castellammare⁴². Ma dopo tre anni la “Delegazione Reale dei pacchetti a Vapore” venne soppressa per mancanza di guadagno. Un anno dopo, nel 1840, il re acquistò in Inghilterra 3 battelli a vapore, il *Nettuno*, il *Lilibeo* ed il *Peloro*, per il trasporto di posta, viaggiatori e merci, affidati all’Amministrazione generale delle Poste e dei Proccacci”, in servizio dal 1842; poi nel 1843 furono acquistate altre tre navi a vapore in Inghilterra, la *Rondine*, l’*Antilope* e l’*Argonauta*, e due in Francia, il *Palinuro* ed il *Misero*, per il servizio postale statale⁴³.

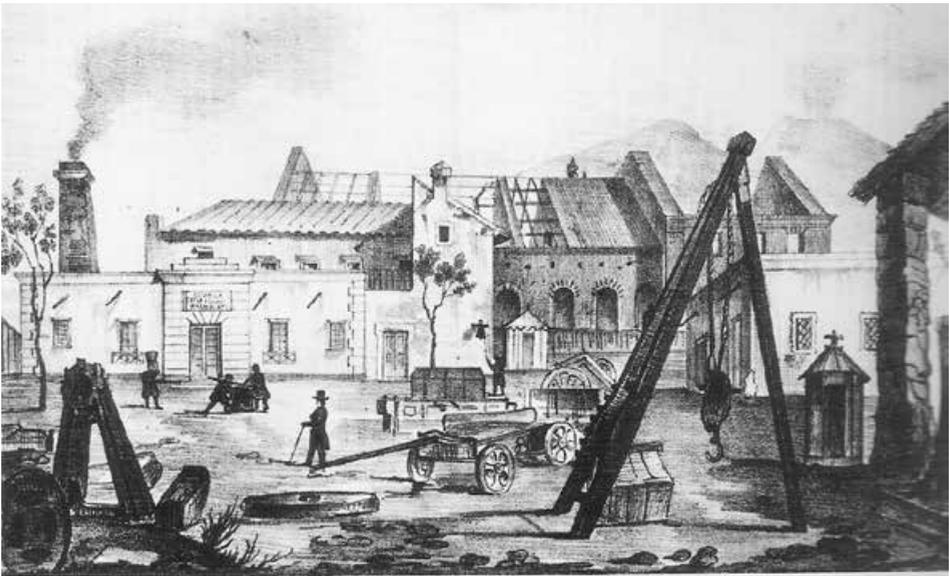


Fig. 5 Il “Reale opificio pirotecnico” di Pietrarsa

⁴² *Cenno sull'amministrazione della real delegazione de' pacchetti a vapore napoletani, Napoli*, s.n.t, 1 gennaio 1838, conto da maggio 1836 a dicembre 1837 per viaggi a Civitavecchia, Livorno, Genova, Marsiglia e Palermo, Messina, Tropea, Siracusa, Malta.

⁴³ Radogna, *Storia della Marina Mercantile*, cit., pp. 75 ss. e pp. 94 - 98.

Intanto dal 1835 vennero acquistati in Inghilterra per la regia flotta dei battelli a vapore, i “cavafondi”, come il *Vulcano*, (usati per dragare i porti⁴⁴), le cui macchine furono costruite nel laboratorio pirotecnico fondato nel 1830 a Torre Annunziata, diretto dal capitano di vascello William Robinson di origine scozzese⁴⁵. Poi tra il 1840 ed il 1849 fu risistemato il cantiere di Castellammare di Stabia con macchinari acquistati in Inghilterra per adeguarlo alle nuove imbarcazioni.

Già nel 1843 fu varata una fregata di 300 cavalli vapore, *l'Ercole*, in cui si utilizzò legname e ferro provenienti dal Baltico. Nel contempo il cantiere napoletano continuava ad essere usato per le riparazioni e la manutenzione della flotta a vela e la costruzione del naviglio minore⁴⁶. Ma il sovrano sentiva la necessità di affrancarsi dal giogo straniero, poiché macchinari e macchinisti giungevano dall’Inghilterra o dalla Francia. Così dopo la morte del Robinson trasferì il laboratorio pirotecnico nel palazzo reale; poi nel 1840 fece costruire a Pietrarsa, presso la marina di Portici, il “Reale opificio pirotecnico” che già nel 1841 dava lavoro a 200 operai. Ed in esso Carlo Filangieri fondò una “scuola di allievi” per “perfetti macchinisti” ed abili costruttori ed inventori di macchine. L’opificio (oggi “Museo delle ferrovie”), terminato in un decennio, cominciò subito a produrre macchine a vapore sia per le navi che per la nascente ferrovia⁴⁷. In un primo momento vennero usate macchine inglesi ma nel 1851 fu costruito a Castellammare lo scafo di pirofregata, *Ettore Fieramosca*, con un motore costruito a Pietrarsa, prima nave interamente costruita in regno⁴⁸. Cominciava così la storia dell’industria navale meridionale, unico settore realmente produttivo, incentivato dal sovrano, at-

⁴⁴ Sirago, *Le città e il mare*, cit., p. 55.

⁴⁵ C. Garofalo, *Pietrarsa da opificio a museo*, Napoli, Altrastampa, 1997, p. 11

⁴⁶ Sirago, *Il cantiere di Castellammare*, cit.; Ead., *The shipbuilding industry and trade exchanges between the kingdom of the Two Sicilies and the countries of the Baltic and the Black Sea (1734 -1861)*, in “Journal of Mediterranean Area Studies”, dic. 2012, pp. 81 - 107.

⁴⁷ AA. VV., *Reale opificio pirotecnico di Pietr’arsa*, in “Poliorama pittoresco”, feb. ag. 1842, pp. 302-304.

⁴⁸ Sirago, *Il cantiere di Castellammare*, cit.

traverso il quale si sviluppò un notevole indotto⁴⁹. Intanto dal 1844 era stato approvato un nuovo organico del “Corpo dei Piloti”, composto da 100 unità, e l’anno seguente venne stabilito quello dei macchinisti in servizio sui legni a vapore. Perciò nel 1847 venne riorganizzata la “Scuola pratica”, necessaria per la formazione di piloti d’altura, sia per la marina militare che per quella mercantile⁵⁰.

Dagli anni ’50 si sperimentò il sistema di navigazione ad elica, più agevole di quello con le pesanti e delicate ruote a pale.. Ma ancora una volta si usò un modello inglese, quello della fregata *Shannon*. La pirofregata *Borbone* fu completata nell’estate 1860; ed all’arrivo dei Piemontesi erano in costruzione la sua gemella, la *Farnese*, e la pirocorvetta *Etna*. Tali nuove realizzazioni venivano sperimentate anche nelle fabbriche “metalmecchaniche” napoletane come la Zino & Henry, fondata nel 1834, fornitrice di materiali per la marina borbonica, dal 1850 Macry, Henry & Co, e la Guppy & Co., fondata nel 1849 dall’ingegnere navale Thomas Richard Guppy (1797-1882), industriale inglese di Bristol, in società con John Pattison di Newcastle, anche essa fornitrice di materiali per la flotta, fabbriche che continuarono la loro attività anche dopo l’Unità⁵¹.

Bibliografia

Cenno sull’amministrazione della real delegazione de’ pacchetti a vapore napoletani, Napoli, s.n.t, 1 gennaio 1838, conto da maggio 1836 a dicembre 1837 per viaggi a Civitavecchia, Livorno, Genova, Marsiglia e Palermo, Messina, Tropea, Siracusa, Malta.

Sulla navigazione a vapore nelle Calabrie, Napoli, dalle Officine Tipografiche, 1839.

Reale opificio pirotecnico di Pietr’arsa, in “Poliorama pittoresco”, feb. ag. 1842, pp. 302-304.

⁴⁹ J. Davis, *Società e imprenditori nel regno borbonico*, Bari, Laterza, 1979, pp. 131 ss.

⁵⁰ L. Radogna, *Storia della marina militare delle Due Sicilie*, Milano, Mursia, 1978, pp. 108-117.

⁵¹ S. Mancarello, *Le attività industriali e la cantieristica navale nel Napoletano dal 1800 al 1860*, Tesi di laurea, Università degli Studi di Lecce, Facoltà di Economia e Commercio, A.A. 1999 – 2000, in Archivio di Stato, Napoli.

ANDRIEL P., *Coup d'oeil historique sur l'utilité des batiments – a –vapeur dans le Royaume des Deux – Siciles*, De l'Imprimerie du Ministère de la Secrétairerie d'État, Naples, 1817.

ARMSTRONG J. WILLIAMS D.M., The impact of technological change: the early steamship in Britain, "Research in maritime history", n. 47, 2011.



(10) BIONDI S., *Sul "Real Ferdinando" da Napoli a Ischia il 21 novembre 1824*, "Cose di Napoli", n. 3.

CANCILA O., *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Milano, Bompiani, 2008.

DI BATTISTA F., *Origini e involuzione dell'Istituto d'Incoraggiamento di Napoli*, in AUGELLO M.M., GUIDI M. E. L., a cura di, *Associazionismo economico e diffusione dell'economia politica nell'Italia dell'Ottocento. Dalle società economico-agrarie alle associazioni di economisti*, Milano, Franco Angeli, 2000, 2 voll., 1, pp. 261-274.

BERNARD CAMPAIGNAC A.B., *De l'état actuel de la navigation par la vapeur*, L. Mathias, Paris, 1842.

DAVIS J., *Società e imprenditori nel regno borbonico*, Bari, Laterza, 1979.

DE LORENZO R., voce a cura di, *Carlo Filangieri*, Dizionario Biografico degli italiani, 1997, vol. 47, www.treccani.it

DE MATTEO L., "Noi della meridionale Italia". *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, Napoli, ESI, 2002, cap. IV, *La compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie*

FORMICOLA A. – ROMANO C., *Storia della marina da guerra dei Borbone di Napoli*, II vol., 1815-1830, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2010.

GAROFALO C., *Pietrarsa da opificio a museo*, Napoli, Altrastampa, 1997.

GILLE B., *Les premières compagnies de navigation à vapeur avant 1848*, into *Les origins de la navigation à vapeur*, edited by M. MOLLAT, cit., pp. 97-101

GIURA V., *Contributo alla storia della navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie*, in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XIX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna, Il Mulino, 1976, pp. 709-732.

LANZA P., Principe di Scordia, *I vapori*, Palermo, Tip. Evge, Lao e Roberti, 1836.

L.M., *Leopoldo Sicard, Necrologio*, "Poliorama Pittoresco", 1839, pp. 57-59.

MARCHEBEUS, *Voyage de Paris à Costantinopole par bateau à vapeur*, Paris, chez Artus Bertrand, 1839.

MANCARELLO S., *Le attività industriali e la cantieristica navale nel Napoletano dal 1800 al 1860*, Tesi di laurea, Università degli Studi di Lecce, Facoltà di Economia e Commercio, A.A. 1999 – 2000, in Archivio di Stato, Napoli.

MILLENET J., *Réflexions sur la question touchant les bateaux à vapeur de la Poste*, Naples, De l'imprimerie et papeterie du Fibreno, 1837.

PERFETTO C., *Vicende della Marina Mercantile a vapore nel Reame delle Sicilie dal 1818 al 1860*, Stabilimenti tipografico G. Barca, Napoli, 1923.

RADOGNA L., *Storia della marina militare delle Due Sicilie*, Milano, Mursia, 1978.

RADOGNA L., *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano, Mursia, 1982.

SERRISTORI L., *Sopra le macchine a vapore*, nella Stamperia di Giovanni de Bonis, Napoli, 1817 (II ed.).

SIRAGO M., *Le città e il mare. Economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, ESI, Napoli, 2004.

SIRAGO M., *Il cantiere di Castellammare dal 1784 ai primi del '900*, in CAPOBIANCO L., a cura di, *Le donne di Castellammare ricordano e raccontano*, "Meridione Nord e Sud nel Mondo", a. IX, n.3, lu.sett.2009, pp. 30-42.

SIRAGO M., *Il Ferdinando I*, scheda 6.25, pp. 319-320, disegno p.273, in AA.VV., *Casa di Re. Un secolo di storia alla Reggia di Caserta 1752 -1860*, Milano, Skira ed., 2004.

SIRAGO M., *La riorganizzazione del sistema portuale del Regno meridionale. Dal decennio francese all'Unità*, in DI LEO A., a cura di, *L'ingegneria e la sua storia. Ruoli, istituzioni, contesti culturali XIX e XX secolo*, Salerno, 2007, pp. 94-107,

66351

L3

DIFESA**DELL' AMMINISTRAZIONE
DELLA NAVIGAZIONE A VAPORE**

NEL REGNO DELLE DUE SICILIE

CONTRO**L'AMMINISTRAZIONE DE' VAPORI SARDI
NEL GIUDIZIO DI DANNI
PER L'URTO DEL MONCIBELLO**

COL POLLUCE SOMMERSO

INCOMPETENZA DECADIMENTO

**Da' Torechi del Fibreno
NAPOLI 1842.**

SIRAGO M., *Gli studi nautici nel Regno di Napoli (1770-1861)*, in MAFRICI M. VASSALLO C., a cura di, *Sguardi mediterranei tra Italia e Levante (XVII-XIX secolo)*, Mediterranean Maritime History Network (MMHN), 3rd MMHN Conference, Izmir 4-7 May 2010, University press, Malta, 2011, pp. 19 – 35.

SIRAGO M., *L'organizzazione della marineria, della flotta e del sistema portuale nel Decennio*, in DI LORENZO R., a cura di, *Ordine e disordine. Amministrazione e mondo militare nel Decennio francese*, Atti del sesto Seminario di Studi "Decennio francese (1806-1815), Vibo Valentia 2-4 ottobre 2008", Giannini, Napoli, 2012, pp. 67-91.

SIRAGO M., *The shipbuilding industry and trade exchanges between the kingdom of the Two Sicilies and the countries of the Baltic and the Black Sea (1734 - 1861)*, in "Journal of Mediterranean Area Studies", dic. 2012, pp. 81 - 107.

SIRAGO M., *La scoperta del mare. La nascita e lo sviluppo della balneazione a Napoli e nel suo Golfo tra '800 e '900*, Napoli, Edizioni Intra Moenia, 2013.

SIRAGO M. *The development of the new steamships and the history of the shipping industry in the Kingdom of Two Sicilies (1816-1861)*, in R.PISANO, a cura di, *A Bridge between Conceptual Frameworks, Sciences, Society and Technology Studies*, Springer ed, Amsterdam, 2014, pp. 1- 33.

VANGA M., voce a cura di, *Luigi de' Medici*, Dizionario Biografico degli italiani, 2009, vol. 73, www.treccani.it



Sitografia

www.raffaelestaiano.com/l'evoluzione www.treccani.it

Alessandro Cialdi e il progetto d'ingrandimento del porto di Civitavecchia

di Donato Tamblé

Nel 1861 il celebre comandante della marina pontificia Alessandro Cialdi¹, che dopo un periodo di esilio, in seguito alla sua adesione alla

* Per una prima versione più breve del presente saggio, cfr.: DONATO TAMBLE, *Cialdi e il porto di Civitavecchia. Un progetto urbanistico inattuato* in: *Il tesoro delle città, Strenna dell'Associazione per la storia della città*, III, 2005, pp. 532-543.

¹ A ventuno anni nel 1828 Alessandro Cialdi era stato ammesso a frequentare la scuola nautica di Genova e ben presto aveva iniziato a navigare, prima come pilota e poi come scrivano, su brigantini del regno di Sardegna diretti in Brasile. Dopo aver conseguito le patenti di capitano di cabotaggio, di lungo e gran corso, nel 1832 assunse il comando di un modesto bastimento, il *San Carlo*, di proprietà del romano Carlo Nepoti, che commerciava con il Brasile. Nel 1835 prese servizio come contabile e pilota provvisorio sul *brick San Pietro* della marina militare pontificia addetto alla sorveglianza sanitaria contro il colera nel Tirreno. Nel 1837 ebbe l'incarico di sovrintendere al trasporto a Bahía di un gruppo di detenuti politici destinati a lavorare per la società di colonizzazione brasiliana con cui era stato stipulato un contratto. Fra le sue imprese più famose si ricorda il trasporto nel 1839 di due obelischi di granito rosa dalla Cava di Baveno, sul Lago Maggiore, alla villa dal principe Alessandro Torlonia a Roma, con un viaggio per fiumi e mari (Ticino, Po, Adriatico, Ionio, Tirreno, Tevere) che portò a destinazione l'imbarcazione *Il Fortunato*, profittando nell'ultimo tratto della piena del Tevere e dell'Aniene. Ancor più celebre la cosiddetta spedizione in Egitto iniziata il 21 dicembre 1840 e durata trentotto giorni, che ebbe il compito di portare a Roma i monoliti di alabastro, dono del governatore Mohammed' Ali a Gregorio XVI, per la nuova basilica di S. Paolo fuori le Mura. In questa occasione il capitano Cialdi volle anche risalire con il bastimento *La Fedeltà* il corso del Nilo per scoprirne le sorgenti e giunse alla cateratta che divide l'Egitto dalla Nubia, a 924 km dal Cairo. Dopo una missione a Londra per commissionare la costruzione di tre piroscafi rimorchiatori, fu nominato maggiore della marina di finanza e poco dopo, il 3 febbraio 1842, ispettore e comandante, col grado di tenente colonnello. Recatosi di nuovo in Inghilterra, ne ritornò con i tre piroscafi, navigando il Tamigi e la Manica e poi seguendo il corso dei fiumi e dei canali francesi. La sua relazione di questa impresa venne pubblicata a Parigi nelle *Annales maritimes et coloniales* del 1843. Cominciava così anche la carriera di studioso che vide il Cialdi progettare miglione per la marina e per i porti dello Stato. Lo scoppio della prima guerra d'indipendenza portò il Cialdi ad effettuare diverse operazioni militari in

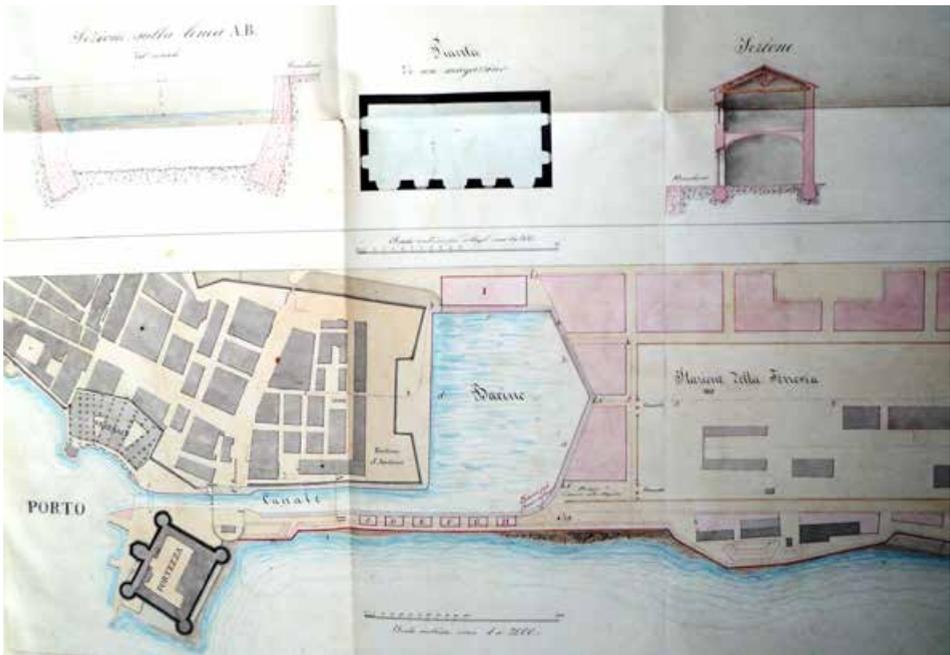
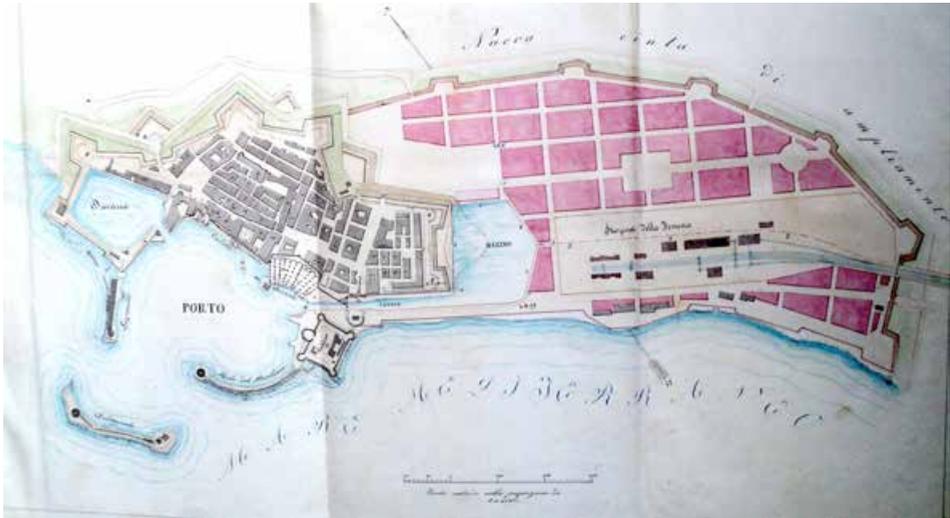
Repubblica Romana del 1849, era stato reintegrato dal papa nel 1856 col grado di colonnello, decise di dedicare di nuovo un suo importante studio al principale porto dello Stato, quello di Civitavecchia², la città nella quale era nato il 9 aprile 1807 e dove si era manifestata la sua vocazione marinara, che aveva potuto assecondare con l'iniziale sostegno economico e l'incoraggiamento del fratello Angelo.

Scopo del progetto³ era adeguare il porto alle mutate condizioni dei trasporti terrestri, che vedevano la comparsa della ferrovia, allo sviluppo del commercio, e alle migliori conoscenze scientifiche sul moto delle onde, cui lo stesso Cialdi aveva dato un notevole contributo di ricerca.

Adriatico a sostegno del corpo di spedizione pontificio e quindi, dopo essere stato promosso (20 dicembre 1848) dal Governo provvisorio colonnello onorario, sotto la Repubblica romana gli fu dato il comando unitario della marina da guerra, per cui dopo la restaurazione dovette recarsi in esilio a Firenze. Qui riprese gli studi scientifici, che gli valsero vasti consensi accademici in Italia e all'estero e in seguito ai quali, nel 1856, pubblicò una monografia, *Sul moto ondoso del mare e sulle correnti di esso*, che avrà una seconda edizione ampliata a Roma nel 1866. In altre pubblicazioni Cialdi prospettò l'applicazione delle sue teorie al canale di Suez. Riabilitato nel 1856 ottenne il comando della *Immacolata Concezione*, destinata ad uso personale di Pio IX e fu posto col grado di colonnello al comando della marina pontificia, ormai ridotta alla sorveglianza delle coste laziali e del Tevere e mantenne il comando anche nella breve campagna del 1870 contro il Regno d'Italia. L'ultimo periodo della sua vita, sino al 1882, fu dedicato alle pubblicazioni scientifiche. L'Accademia delle scienze di Parigi nel marzo 1878 per il suo libro *Nozioni preliminari per un trattato sulla costruzione dei porti sul Mediterraneo* lo nominò membro corrispondente e l'anno successivo l'Accademia dei Nuovi Lincei gli offrì la presidenza.

² Cfr., in precedenza: A. Cialdi *Quale debba essere il porto di Roma e ciò che meglio convenga a Civitavecchia e ad Anzio. Lettera del commend. Alessandro Cialdi tenente colonnello della Marina militare pontificia agli amatori del bene di Roma e dello Stato*, in "Il Giornale Arcadico", to. 109 XIII, N. 33 e in "L'Album", 10 ottobre 1846 e ID., *Parallelo geografico ed idrografico fra i porti di Civitavecchia e Livorno / Lettera all'Eccme Camere primarie di commercio di Roma, Ancona e Civitavecchia del commend. Alessandro Cialdi*, in "Il Giornale Arcadico", to. 109, Roma, Tipografia delle belle arti, 1846.

³A. Cialdi, *Disegno per l'ingrandimento e miglioramento del porto di Civitavecchia*, Roma, Tip. Salviucci, 1861. presentata al Ministero del Commercio e dei Lavori pubblici pontificio



“Alessandro Cialdi, Pianta di Civitavecchia col progetto di un nuovo bacino in ampliamento del Porto, situato tra la vecchia città e la stazione della ferrovia”.

Dopo una premessa storica sul porto antico nella quale anzitutto l'autore rende omaggio al padre domenicano Alberto Guglielmotti per la sua *Storia della marina pontificia*, il Cialdi dichiara di voler introdurre «sullo stato presente di esso alcune osservazioni dettate dalla pratica da me ivi fatta nello svolgersi della mia carriera nautica, alle quali unirò una pianta idrografica del porto e topografica della presente città e della sua determinata ampliamento, affinché serva di maggior chiarezza per tutto ciò che quindi sarò per dire».

Infatti egli continua: «malgrado i sommi pregi da noi testé accennati cospiranti tutti insieme a rendere il porto, di cui trattiamo, *il meglio situato della costa d'Italia, ed il più felicemente immaginato*, molti pur tuttavia asseriscono essere il porto di Civitavecchia incomodo specialmente perché oramai troppo angusto».

Per meglio spiegare la situazione presente del porto Il Cialdi premette una “idrografica descrizione” :

«La superficie del nostro porto, chiusa dall'antemurale ed abbracciata dai due moli sporgenti che principalmente lo costituiscono, è di metri quadrati 12194, alla quale aggiunta quella del bacino della darsena in metri 25654, forma un intero di metri quadrati 187848. Di questa superficie però possono considerarsi. soli metri 111522 atti a dare stallia ai bastimenti. E ciò che merita più seria annotazione si è che di tutta la lunghezza delle banchine, che addentellano i moli per metri 1692, soltanto metri 220 dentro il porto, cioè sotto la fortezza e dirimpetto a Porta Livorno, e 50 dentro la darsena, cioè sotto il palazzo apostolico, presentano banchina da carico e da scarico: principale mezzo che si adatta alle convenienti operazioni commerciali, e lo sviluppo maggiore o minore del quale costituisce il maggiore o minor pregio di un porto di commercio».

Dopo aver ricordato «che anche a parità nelle altre condizioni, l'utilità maggiore o minore di un porto commerciante dipende dalla misura e dal numero delle banchine, ossia dallo spazio utile lasciato al commercio per l'imbarco e lo sbarco delle merci», il Cialdi rileva che

«di tutta la lunghezza delle banchine del nostro porto e darsena in metri lineari 1612, non abbiamo che soli metri 270, come si è notato, atti a dare utile spazio per le operazioni commerciali».

Inoltre questa lunghezza non è comodamente utilizzabile a causa

«della limitata distanza che disgiunge la fortezza dalla battigia del mare; a cagion della ripida cordonata e salita che bisogna ascendere per guadagnare la notevole differenza di livello fra la banchina ed il piano stradale di Piazza d'armi presso Porta Livorno, ed a cagione del faticoso ed angusto accesso che offre ai carri il posto occupato dalla darsena, e l'incomodo di poi dei trasporti. Giacché la via Adriana, unica nella città che per la sua minore acclività e declività, si adatti a porla in comunicazione con la ferrovia, stretta come è, venendo ingombrata dai carri, torna molesta e ritarda la circolazione di tutta intera la città stessa che, vi affluisce: al quale, gravissimo inconveniente si aggiunge, per sopra mercato, la gran distanza di essa darsena dalla stazione della strada ferrata».

Peraltro l'aumento di questa banchina porterebbe

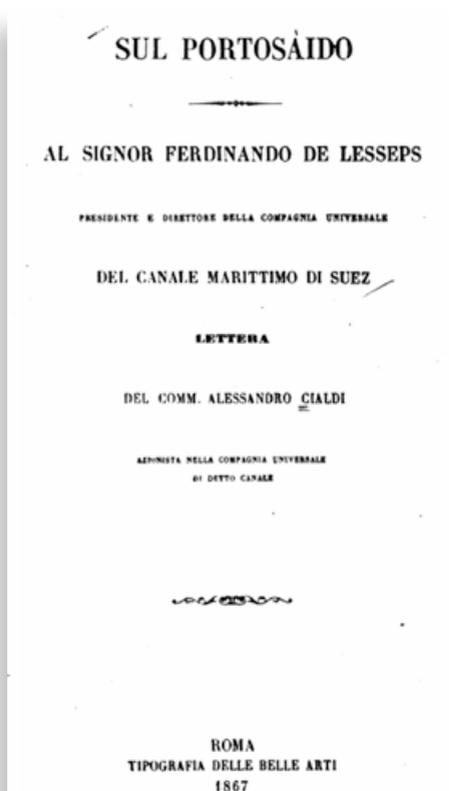
«gravi danni, sia col convertire in banchina, per esempio, la seccagna che dalla Sanità marittima si estende sino a mezzo il braccio principale del molo di levante del porto detto la Calata; sia colla riunione dei due scali sotto la fortezza, protraendone la formazione in un solo spazioso dinanzi ai bassi fondi e seccagne che ivi sono lateralmente a detti scali, sia infine con allargare le banchine istesse che girano intorno al bacino della darsena.

In particolare l'eliminazione delle seccagne darebbe maggior impeto alle onde provocate dai venti meridionali, che entrando per la bocca di levante percuotono il molo del Lazzaretto e lo stesso avverrebbe per i flutti che entrano per la bocca di ponente così che i "flutti diretti e quella risacca, incontrando un nuovo e meno distante ostacolo verticale ed un fondo di acqua maggiore, si rifletterebbero da esso e con impeto andrebbero a danneggiare i bastimenti ormeggiati al molo del Bicchiere, il quale in oggi è la parte più sicura, e l'unica, si può dire, sufficientemente tranquilla del porto».

Ma anche allargando le banchine non ci sarebbe lo spazio necessario per i magazzini di deposito, elemento importante per un porto funzionale. Occorre infatti pensare ai bisogni del commercio e al «mantenimento del bacino della darsena ad uso pubblico, militare ed idraulico», e qui il Cialdi contesta l'idea che più facilmente poteva venire in mente per potenziare il porto: quella di allungare

«l'antemurale da ambe le parti, in guisa da ottenere che lungo i moli, di cui si tratta, il mare possa essere talmente tranquillo, e sempre, da permettere ai bastimenti di operare con la sicurezza e sollecitudine che richiede lo scarico ed il carico delle merci che è quanto dire un congruo spazio di acqua placida ad uso di bacino».

Si tratta di un rimedio peggiore del male perché, come il Cialdi dimostra, in realtà “ il commercio ne scapiterebbe, ed il paese correrebbe rischio di perdere il porto”.



Ed è al commercio che bisogna pensare, è il commercio che va difeso, il commercio marittimo, aumentato in tutto il Mediterraneo negli ultimi anni, specialmente dopo l'applicazione del vapore alla navigazione, e dopo “l'ingegnoso ed utile innesto dell'elica alla vela”.

Con l'apertura del canale di Suez e il progresso dovuto alle “vie ferate”, si può esser certi che “la prosperità di Civitavecchia non può mancare di sempre più estendersi, vista la sua vantaggiosa situazione geografica e la sua attenuanza a Roma”, per cui il suo porto già troppo angusto necessiterà ancor più di ampliamento. Le leggi dell'economia e della concorrenza saranno un'altra spinta di modernizzazione, poiché

«la guerra di centesimi, che oggi fa a sé stesso il commercio, vuole che al minimo possibile siano ridotte le spese di operazioni commerciali, onde far fronte alle altrui concorrenze; ed un porto, che non sia fornito di bacini non potrà mai entrare con vantaggio in tale concorrenza»

Sui vantaggi dei bacini il Cialdi porta altre ragioni:

«I bastimenti ormeggiati in acqua tranquilla ed a ridosso dei venti forti conservano meglio i loro scafi, i loro attrezzi, e soprattutto i loro ormeggi posti in un recinto con diligenza guardato non hanno a temere verun rubamento. In quanto al governo, guadagna non solo i diritti imposti alle mercanzie tolte all'occasione del contrabbando, ma tutta la economia che risulta da un numero minore d'impiegati necessari alle operazioni di dogana e dei balzelli (diritti indiretti) in bacini esattamente chiu-

si, con magazzini spaziosi, regolari e contenenti, in luogo separato, ciascuna specie di prodotti soggetta a tasse differenti».

Appare dunque indiscutibile la necessità di realizzare i bacini come un sicuro fattore di razionalizzazione della circolazione delle merci fra la riva ed il mare:

«uno o più di questi bacini, convenientemente comodi e tranquilli, fa d'uopo che il porto di Civitavecchia possenga, e che la strada ferrata ne possa fruire con la massima economia di tempo e di spesa».

Ma ciò non può ottenersi con l'allungamento dell'antemurale perché il Cialdi asserisce con un felice assioma che "i bacini sono spazi attigui ai porti, ma non già, i porti sono bacini", mettendo in guardia dalle «conseguenze idrauliche e nautiche che dalla esecuzione di un simile progetto sorgerebbero».

La prima è il pericolo di un più rapido insabbiamento. Infatti,

«è canone inconcusso nella scienza idraulica, che la tranquillità assoluta di un porto non si può ottenere che col sacrificio della esistenza del porto stesso. I materiali ostruttivi, peste dei porti, fondano la loro dimora negli spazi più calmi, e quel porto che gli porge tranquillo ricettacolo ne resta presto ricolmo».

Agendo dunque sull'antemurale ed estendendolo

«sarebbe alterato lo stabilito naturale benefico regime delle correnti, e come sarebbe diminuito quel giuoco istesso di flutti; che se da una parte rende in genere incomodo il porto, dall'altra però lo preserva in specie spurgato».

Per quanto riguarda poi la navigabilità,

«un allungamento all'antemurale, e specialmente da levante ove sarebbe necessario estenderlo di più per realizzare lo scopo della necessaria tranquillità assoluta, peggiorerebbe di assai le condizioni nell'entrata e nell'uscita dal porto».

Per il Cialdi un «miglioramento non potrà praticarsi, se prima non si pensa a dar comoda e tranquilla stanza ai bastimenti che debbono fare operazione di commercio» e questo è il motivo per cui chiede l'esecuzione del suo progetto in seguito al quale «diverrà agevole bonificare le bocche» e ciò renderà «meno incomoda la stallia nel porto».

Un altro elemento basilare del progetto del Cialdi è quello di un più diretto collegamento della ferrovia con il porto. Infatti,

«è massima che una via ferrata, la quale mette capo in un porto abbia una *Stazione marittima*, cioè a contatto col mare, a fine di attenuare le spese e gl'incomodi dei trasporti quanto più si può».

A differenza di Livorno, dove si era reso necessario costruire una seconda costosa stazione per il porto, nel caso di Civitavecchia,

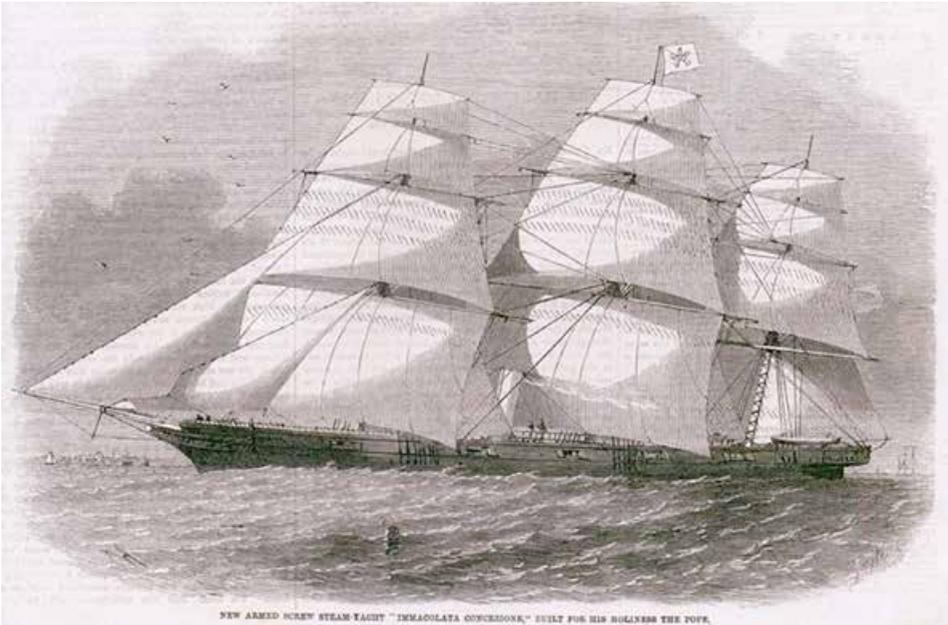
«fu mente della società della nostra ferrovia piantare la stazione a contatto col mare, non ignorando, l'utilità somma di tal pratica. Ma disgraziatamente la mancanza di spazio accosto al porto, e il non potere estendersi sul mare senza deteriorare gravemente le costruzioni del porto stesso, ha obbligato ad allontanarsene; ed ora la stazione si trova distante dal porto, nella più prossima parte, circa 560 metri, ed innalzata a metri 9, 50 sopra il pelo medio del mare».

Per ovviare a questo grave inconveniente era stata anche proposta una soluzione che sarà poi effettivamente realizzata e condizionerà il fronte mare di Civitavecchia fino ad anni molto recenti, quella di congiungere con un braccio di via ferrata la stazione sino alla fortezza per usare la banchina ivi esistente. Cialdi ritiene invece questo espediente «lontano dal raggiungere lo scopo di avere facile e comoda comunicazione col mare» e propone una soluzione inversa, quella di «far giungere, per via più breve, il mare alla stazione, piantata nel centro del luogo destinato all'ampliamento della città», realizzando bacini e canali artificiali.

Il suo progetto segue la logica urbanistica dello sviluppo della città:

« Studiata la topografia del porto e della città di Civitavecchia, non può cadere dubbio sulla scelta del posto ove meglio convenga aumentare la superficie di tranquillo galleggiamento di cui si ha bisogno, e condurre il mare alla stazione. Essendo da levante la stazione della ferrovia non che l'ingrandimento della città, e dalla parte stessa essendo pure più buona l'aria, e non poche altre ragioni per essa militando, si vede subito che a levante del porto è la parte da preferirsi, e non a ponente o altra parte qualunque».

Invece, «a ponente poi del porto, e ad esso attiguo, sarà molto profittevole costruire almeno un bacino di carenaggio, di cui oggi ogni porto di qualche importanza deve essere fornito».



La pirocortetta pontificia *Immacolata Concezione*, varata nel 1859

Il progetto, consistente «in un canale e in un bacino, co' suoi annessi, che dal porto conduca il mare alla stazione», viene illustrato con un dettagliato disegno, che costituisce la tavola I dello stampato.

Il vantaggio di una simile operazione è anche quello «non meno importante d'incorporare il movimento commerciale marittimo nel centro stesso delle città che vi si dedicano».

Ma il canale porta anche altri benefici:

« E esso si stacca da presso il centro del porto e s'incammina quasi rasente le mura della città, e giunto a quello spazio ove per ordine militare non possono costruirsi casamenti, si apre in bacino, quindi tutta la sua superficie, ad eccezione di una piccola quantità, occupa un terreno che non ha valore, essendo esso destinato parte ai fossi e parte agli spalti militari.

Ed ancorché questo terreno si volesse considerare fabbricabile, pure stando, esso, a confronto dell'area compresa nella nuova cerchia, come uno a tredici, toglierebbe ben poco all'ingrandimento della città che non manca di sito. Per altra parte poi il proposto canale e bacino dà invece al porto quell'aumento che dovrebbe necessariamente fin da ora darglisi anche nel caso in cui volesse, per intero cedere al commercio l'uso della

darsena e suoi annessi: giacché, attesa l'angustia del luogo, essa riuscirebbe di un vantaggio appena sensibile per lui. Ed oltre ciò si trasformerebbe in servizio difettosissimo quello veramente utile che al presente la darsena medesima presta».

Ma è prevista anche una seconda fase successiva di ampliamento del progetto. Infatti col tempo e con l'aumento del commercio risulterà angusta anche la superficie occupata dal bacino per cui il Cialdi prevede di poterla estendere «tanto da congiungere, col mezzo di grande canale che servirà anche ad uso di bacino, la rada della *Punta del Pecoraro* con il porto».

Questo grande canale/bacino, posto «parallelamente e prossimo alla riva del mare, tutta di natura grossa cioè scogliosa, e terminandosi a sopravvento e a sopraccorrente del porto, si adatta al modo di rinnovare giornalmente la massa dell'acqua che contiene: ed a questo effetto vedesi indicato nella Tav. Il lo sbocco, per mezzo del quale potrà usarsi con facilità e con vantaggio del giuoco del flusso e riflusso del mare».

Fin qui le considerazioni scientifiche del Cialdi che quindi enumera i vantaggi economici e urbanistici dell'operazione.

«Fornito di magazzini lungo le sue banchine, potrà dirsi un bacino continuato ... E quando saranno demolite le mura di fortificazione, che ora, per così dire, lambisce, guadagnerà non poco spazio per aumentare il numero dei magazzini e dei casamenti... Esso nell'offrire spazi, e spazi convenientemente disposti, alla costruzione di magazzini, provvede ad edifici di prima necessità».

Il commercio favorirà quindi lo sviluppo edilizio e l'espansione della città:

«Il portare il centro del commercio marittimo a contatto del luogo destinato all'ampliamento della città, incoraggerà gl'interessati a costruirvi delle case e dei palazzi; principiando così a dare al detto luogo quella vita che tutt'ora gli manca. Inoltre l'esperienza ci mostra, che senza l'ingrandimento del porto non è naturale quello della città; giacché un vasto porto con piccola città di commercio marittimo può stare: ma formarsi una grande città di questa specie con piccolo porto, non mai».

Ci saranno anche conseguenze sulla viabilità, non tutte positive a prima vista, ma accettabili ad una più attenta considerazione:

«la completa riunione delle opere pel canale farà perdere alle carrozze ed ai carri dirigentisi per piacere o per commercio verso la Porta Pia quel tratto di strada che da Porta Romana mena alla stazione; ma quel tratto non sarebbe già ugualmente perduto se vi si stabilisse il proposto braccio di via ferrata? E ciò senza provvedere al bisogno, cui appunto si vuol provvedere? D'altronde ha questa perdita un bel compenso nel far porre in esercizio la Porta Traiana posta di fronte alla Porta Romana, ugualmente comoda, più prossima alla stazione e che per le vie più larghe della città da fabbricarsi conduce alla stessa Porta Pia ed alle altre di san Francesco e san Giovanni che mettono tutte nella via Aurelia altrimenti detta Romana ».

L'utilità del suo progetto viene così sintetizzata dal Cialdi:

« Con l'effettuazione del proposto canale e bacino si ha economia grande per i trasporti, per i bastimenti e per le mercanzie: si ha miglioramento nell'amministrazione, liberazione dagli ostacoli della dogana, efficace freno ai contrabbandi - e semplificazione di lavoro per i negozianti: si ha l'importante vantaggio di ridurre il presente porto a solo uso di antiporto, cioè destinato soltanto a dar ricovero ai bastimenti appena giunti ed ai pronti alla partenza: si ha beneficio universale senza sacrificio di privati. Cosicché, compite le linee ferrate da una parte e migliorato in questa foggia il porto, otterrà certamente Civitavecchia un gran commercio di deposito marittimo, e sarà dotata di un vasto commercio di transito ».



Resta il problema della spesa necessaria a porre in atto il progetto che va confrontata con i benefici pratici ed economici mediante un'analisi che oggi definiremmo di costi/benefici.

Il Cialdi affida la considerazione dei due aspetti, commerciale e di ingegneria, che richiedono conoscenze professionali specifiche, a due suoi amici, Biagio Donati (naturalista e insigne malacologo, cugino di Alberto Guglielmotti) e Roberto De Rossi, ingegnere. Lo studio pro-

gettuale si completa così con una serie di tavole e conti, da cui risulta l'utilità economica dell'operazione, tale da «potervi ricavar conveniente utile a favore di chi ne intraprenda la spesa» e da poter “ottenere la concessione di costituire una società anonima per l'esecuzione dei lavori”.

Nell'ottobre 1861 il *Disegno per l'ingrandimento e miglioramento del Porto di Civitavecchia*, venne dall'autore presentato, corredato da piante, al Ministro dei Lavori pubblici perché fosse sottoposto, per averne l'approvazione, al giudizio del Consiglio d'arte, che era l'organo superiore tecnico – l'equivalente di un Consiglio superiore dei lavori pubblici – cui era demandato l'esame dei preventivi e dei consuntivi “degli affari di arte”, fra cui i lavori idraulici. Così Cialdi scriveva, il 10 ottobre 1861, al Ministro del Commercio e Lavori Pubblici, barone Pier Domenico Costantini Bandini:

« Alcuni anni orsono nel vedere il sempre crescente movimento commerciale nel porto di Civitavecchia, mi si mostrò il bisogno d'ingrandimento e di miglioramento di esso porto, e perciò fin d'allora ne tracciai l'idea. In oggi quel bisogno mi si è manifestato una necessità assoluta, quindi ho creduto tornar in quella istessa idea facendone soggetto di sviluppato disegno. Il qual disegno l'E.V. troverà qui unito con analoga scrittura e tipi rispettivi, aggiungendovi soltanto la preghiera di sottoporlo al voto del Consiglio d'arte e di darmene opportuna concezione, in virtù della quale mi occuperei tosto della formazione di una Società anonima per la pronta esecuzione de' necessari lavori. I completi e particolareggiati termini di essa concezione verranno in seguito di comune accordo stabiliti. Nella speranza di essere dalla bontà dell'E.V. favorito, mi dò l'onore di confermarmi con tutto l'ossequio dell'eccellenza Vostra Umilissimo Dev.mo ed Obb.mo servitore,

Alessandro Cialdi ».

Tuttavia ciò non avvenne, per motivi che ignoriamo, ma che probabilmente furono causati da maneggi sotterranei volti a insabbiare il progetto del Cialdi, che rimase per alcuni mesi al Ministero senza essere inoltrato al Consiglio d'arte, mentre lo furono altri due progetti, il primo del Capitano Benedetto Giacchetti, e il secondo di una impresa denominata *Società Cattolica*. Conosciuta la cosa, il Cialdi reclamò al Ministero e finalmente riuscì a farlo inviare all'esame tecnico dal Ministro che il 18 luglio 1862, con nota prot. 4917, scriveva:

« A somiglianza di quanto è stato disposto col progetto di un nuovo porto a Civitavecchia alla punta del Pecoraro di San Gordiano, il Consiglio d'Arte porterà il suo esame sull'altro progetto di ampliamento del Porto attuato, ideato ed esibito dal sig. Commendator Cialdi, e si compiacerà riferirne. Il Ministro ». Nella sessione del 21 luglio 1862 il Consiglio d'Arte chiedeva un parere preliminare come precisava nella nota responsiva il Segretario:

«Ad imitazione di quanto è stato proposto sopra altri progetti riguardanti l'ampliamento del porto di Civitavecchia, precedentemente rimessi al Consiglio, sarà opportuno che anche per quest'altro, ora inviatogli per suo esame, venga preliminarmente richiesta una circostanziata informazione del sig. Ingegnere della Delegazione di Civitavecchia ».

Di conseguenza il 29 luglio 1862 il Ministro del Commercio inviò il progetto del Cialdi al delegato Apostolico di Civitavecchia per un esame tecnico di fattibilità, con queste parole:

«Altro progetto concernente l'ingrandimento e miglioramento del Porto di Civitavecchia è stato ideato ed esibito a questo Ministero dal Sig. Commendator Cialdi. Lo rimetto alla S.V.I e R., pregandovi di farlo esaminare da cotesto ingegnere di acque e strade perché ne dia una circostanziata informazione »⁴.

Sfortunatamente, dopo pochi giorni, tutto fu bloccato per decisione sovrana e un articolo dell'organo ufficiale di stampa del governo diede notizia che nessuno dei progetti aveva avuto approvazione né avrebbe potuto averla per le particolari circostanze politiche ed economiche:

« Siamo autorizzati a dichiarare che il Governo Pontificio crede assai conveniente di prevenire chiunque possa avervi interesse, ed in qualunque paese si trovi, che i progetti messi in campo per trovare una Società che intraprenda alcuni lavori straordinari tendenti a migliorare il Porto di Civitavecchia sono progetti che non hanno avuto la sanzione del Governo stesso, e nelle circostanze attuali non potrebbero averla »⁵.

In effetti molte erano le proposte che erano state presentate al Governo, nella speranza di ottenere approvazione e finanziamenti. Fra le carte del Ministero del Commercio e Lavori pubblici c'è notizia di almeno altri 4

⁴ Ministero del Commercio e Lavori Pubblici, prot. N. 5038. Una nota marginale sulla minuta della lettera precisa che fu copiata e spedita il 30 luglio 1862.

⁵ "Giornale di Roma", n. 176 - 1862 lunedì 4 agosto.

progetti oltre quello del Cialdi, e precisamente i progetti Bracuzzi, Giacchetti, Castagnola, e della cosiddetta Società dei Cattolici.

In particolare segnaliamo una supplica in italiano e in francese, con relazione del Cav. Alberto Rostand a nome della Società Cattolica di Francia, riguardante la realizzazione di un nuovo Porto di Civitavecchia alla Punta del Pecoraro o di San Gordiano. In essa si citano altri due progetti

“per l’ampliamento dell’attuale Traiano mediante un Dock che l’ing. Bracuzzi e il Capitano Giacchetti penserebbero di aprire a sinistra al cosiddetto Prato del Turco, dell’importo presunto di un milione novecentomila scudi: mentre il colonnello Cialdi si prefiggerebbe di scavarlo a destra, con la spesa approssimativa di scudi ottocentocinquantamila. Il terzo poi che riferisce al Porto del Pecoraio da ricostruirsi di nuovo, venne proposto dalla Società anonima francese, in principio colla indicazione di cinque milioni, poi di otto, e dagli ingegneri Castagnola e Volpato con soli 4 milioni di scudi. Si fatti pensieri pullularono in vista dell’apertura dell’Istmo di Suez: ma sebbene siano decorsi degli anni, niuno saprebbe dir oggi se questo grande avvenimento geografico commerciale sia per divenire o no una realtà. Peraltro o che nol sia o che si verifichi in avvenire, questo è certo al giudizio delle persone competenti: che l’attual Porto Traiano soddisfa oggi a mal pena ai bisogni della Marina e che ogni giorno diviene più insufficiente a rispondere al crescente sviluppo del commercio e della navigazione”.

Ma l’11 agosto 1862 lo stesso Ministro, in una nota al delegato di Civitavecchia, ribadiva:

«Per le note disposizioni adottate dal Superiore governo non essendo più luogo a progetti di ingrandimento di codesto Porto o di costruzione di un porto nuovo, sarebbe inutile che il sig. Ingegnere Monti si desse attorno all’esame di quelle proposte, impiegandovi un tempo che più utilmente potrà dedicare ad altre incombenze dell’ufficio. Quindi potrà la S.V. I. e R. ritornare tutte le carte relative che gli erano state trasmesse».

Una lettera inedita, che lo stesso Cialdi indirizzò successivamente al Cardinale segretario di Stato Giacomo Antonelli permette di ricostruire meglio questa vicenda⁶. Il Comandante della Marina pontificia si preoccupava di sgombrare il campo dalle illazioni e dalle chiacchiere che si facevano sulla bocciatura dei progetti per supposti tentativi di corruzione dei funzionari che dovevano giudicarli, voci che rischiavano di far d’ogni erba un fascio, coinvolgendo nell’accusa anche il progetto del

⁶ ASR, Antonelli, b.1.

Cialdi, che invece era stato danneggiato e tenuto da parte proprio per le manovre dei successivi progettisti concorrenti. Per questo il Cialdi proponeva la pubblicazione di un suo articolo chiarificatore sull'*Osservatore romano* e l'esame, senza impegno di pronuncia, in attesa di tempi migliori, da parte del Consiglio d'arte.

La lettera, che ha per mittente il *Commendatore* Alessandro Cialdi, reca in allegato il testo a stampa del progetto, illustrato anche da due grandi tavole topografiche, tratto dal "Giornale arcadico". Ecco il testo della missiva da noi scoperta:

«Eminenza Reverendissima,

Il commendatore Alessandro Cialdi, Oratore umilissimo della Eminenza Vostra Reverendissima, umilmente Le rappresenta che fino dall'ottobre dello scorso anno 1861 fu a presentare a S. E. il sig. Ministro de' Lavori pubblici un disegno per l'ingrandimento e miglioramento del Porto di Civitavecchia pregando che questo suo scritto fosse sottoposto al giudizio del Consiglio d'arte, e dopo ciò quando il superiore Governo lo trovasse utile, concedesse al Petente la facoltà di costituire una società anonima che a tutte sue spese, senza alcuna garanzia per l'interesse, e concorso qualsiasi del pubblico Erario avrebbe assunto l'esecuzione dei lavori. Tale disegno avendo incontrato il favore dei commercianti, venne l'autore eccitato a pubblicarlo con la stampa; al che egli acconsentì per conoscere le osservazioni che potevano esservi fatte onde giovargli all'occorrenza. Intanto dopo molti mesi che era restato giacente il suo progetto presso il Ministero de' Lavori pubblici senza che fosse stato rimesso all'esame del Consiglio d'arte, si venne a conoscere che era stato richiesto il suo parere sopra altri due progetti, uno cioè a nome del Capitano Giacchetti, ed un altro esibito da una Società Cattolica. Fu allora che il Cialdi reclamò all'encomiato Ministero perché anche il suo disegno fosse sottoposto a un eguale esame; ma se ottenne esso la richiesta remissione al lodato Consiglio, pochi giorni dopo fu questa revocata mediante una dichiarazione del Superiore Governo pubblicata dal foglio ufficiale di Roma, in cui veniva annunziato che i progetti esibiti per trovare una società intraprendente i lavori diretti a migliorare il Porto di



Civitavecchia non aveano ottenuto l'approvazione Sovrana, e che non potevano averla nelle attuali circostanze.

Mentre l'Oratore era certo che con tale dichiarazione la Superiorità non poteva avervi compreso il suo disegno, sia perché questo non era ancora stato esaminato, sia perché le circostanze forse dell'Erario cui appellava il Governo non vi facevano ostacolo, perché il Cialdi non richiedeva alcun sussidio diretto o indiretto del Governo; conobbe però che non così si pensava dal Pubblico, il quale vedendo disapprovati i progetti in genere esibiti pei lavori d'ampliamento del Porto di Civitavecchia, riteneva che vi fosse perciò incluso anche quello dell'Oratore.

La voce poi che va tuttora divulgandosi, che tale dichiarazione sia stata dalla Superiorità pubblicata perché si erano scoperte delle pratiche non convenienti usate dai progettisti per ottenere speciali favori, ha dovuto colpire la delicatezza e l'onore del Cialdi che in luogo di favore aveva veduto abbandonato all'oblio il suo disegno, mentre altri esibiti posteriormente erano stati presi in considerazione.

Geloso l'Oratore dell'onore suo (e si può dire anche dello stesso Governo di cui Egli è funzionario, ricuoprendo un delicato ufficio) stimò necessario di stendere l'annesso articolo che desiderava far inserire in un giornale officioso che si pubblica in Roma per far cessare supposizioni equivoche a suo carico. Tale articolo non può urtare la suscettibilità di alcuno, tanto che sperava che S. E. il Ministro de' Lavori Pubblici ne avesse permesso la pubblicazione; ma restò delusa la sua speranza, avendo avuta una ripulsa alla sua domanda. In tale situazione il Cialdi supplica vivamente l'Eminenza Vostra Reverendissima perché si degni penetrarsi della sua delicata posizione, e di permettere la pubblicazione del proposto articolo nell'*Osservatore romano*, per garanzia del suo onore, ed in pari tempo voglia degnarsi, a suo conforto soltanto, che il suo disegno sia preso ad esame dall'Ecs.o Consiglio d'Arte, e ciò senza che il Governo assuma impegno alcuno dell'approvazione di esso, su che a tempi migliori potrà decidersi, considerando che senza dispendio alcuno dell'Erario si eseguirebbe un'opera tanto utile la quale dopo un dato termine diverrebbe proprietà della R.C.A. ».

Sul retro della lettera un rescritto recita:

« Allegato: *Disegno per l'ingrandimento e miglioramento del Porto di Civitavecchia del Commendatore Alessandro Cialdi - Roma, Tipografia Salvimi in 4° con due belle tavole topografiche.*

Di questo disegno, il quale consiste nella descrizione del Porto attuale di Civitavecchia e nello sviluppo del modo con cui il chiaro suo Autore avvisa migliorarne le condizioni ha già dato un cenno di meritata lode la *Civiltà Cattolica* nel suo fascicolo 299 del 6 settembre or perduto alla pag. 602 e chiunque si faccia a leggerlo può di leggieri persuadersi che

molti e grandi vantaggi conseguirebbero il Commercio e l'Erario una volta che venisse attuato. La qual cosa giova sperare che avvenga in quanto è ragionevole il credere che il medesimo non poté essere preso di mira dalla dichiarazione inserita nel *giornale di Roma* del 4 agosto precedente intorno a progetti di simil natura e scopo, dacché l'Autore oltre il subordinare l'esecuzione del suo piano al quando il Governo creda conveniente di consentirvi, non esigge d'altra parte verun concorso del pubblico Erario sia nel sostenere le spese e sia a dare guarentigia per l'interesse».

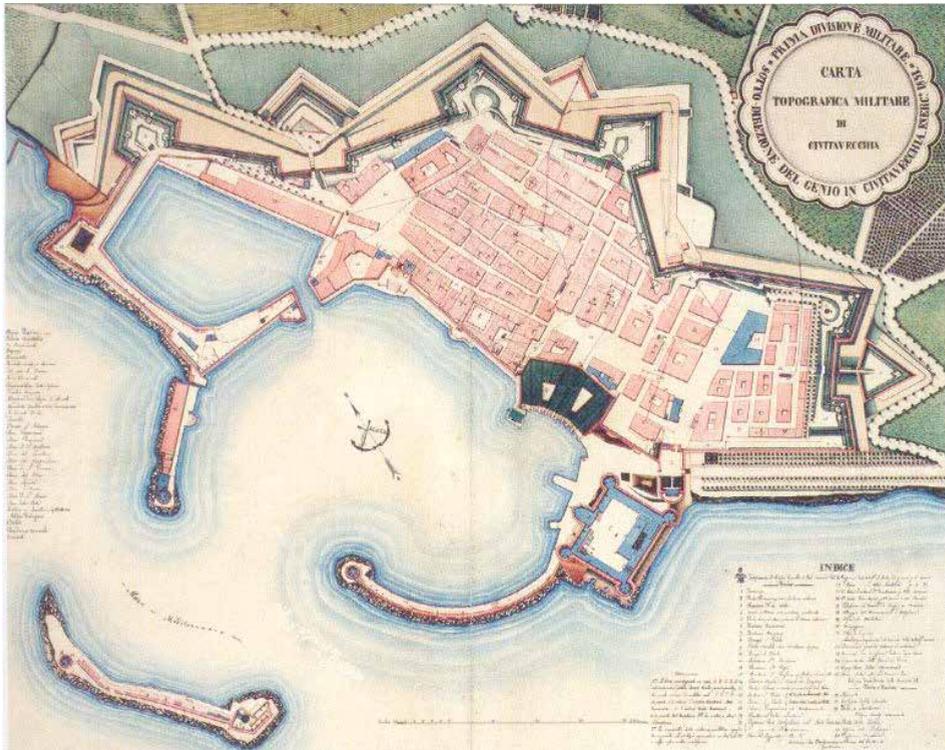
Nel frattempo, il 6 settembre, il progetto aveva ricevuto un favorevole giudizio da parte della rivista *Civiltà Cattolica*⁷, che di seguito alla recensione, precisava che il caso non poteva considerarsi chiuso:

«Dopo una elegante descrizione del Porto di Civitavecchia il Cialdi ne prende a rigorosa disamina le condizioni idrografiche per le quali è universalmente sentito il desiderio di vederlo ampliato, siccome quello che è il meglio situato sulla costa d'Italia sul Mediterraneo. Trapassa quindi a ragionare i disegni del divisato ingrandimento, indicando partitamene le spese e il tempo che a ciò si richiederebbe, e i vantaggi che senza fatto se ne dovrebbe ricogliere, quando i tempi permettessero di mettere mano a sì bella impresa. Quando questa felice congiuntura si offrisse, teniamo per fermo che sarebbe preso in ispeciale considerazione questo bello studio del Chiar. Sig. Cialdi. È certo che nei tempi che corrono il Governo non si trova incoraggiato ad occuparsi di progetti che abbisognino di notevole assistenza pecuniale da Lui, siccome si può scorgere dal savio avviso inserito nel Giornale di Roma del 4 agosto 1862 n. 176. Ma ci crediamo in dovere di far notare ai nostri lettori che il progetto del Cialdi non è compreso in detto avviso, giacché esso all'opposto di altri per uguale oggetto presentati, domanda soltanto il permesso di essere portato ad effetto quando si trovi utile e conveniente al Governo ed al Commercio. Esso niuna spesa o guarentigia d'interesse richiede dal pubblico erario ».

Dopo il 1870 Cialdi revisionò il proprio progetto tenendo conto che la linea ferroviaria Civitavecchia-Livorno aveva intanto occupato parte del porto e che si erano tuttavia liberati nuovi spazi in seguito all'abbattimento delle mura. La revisione fu pubblicata dalla *Rivista Marittima* del 1872, V, fasc. IX. Il tracciato del bacino e del relativo canale, che avrebbero messo in comunicazione la stazione ferroviaria con il porto, era stato ridisegnato e i nuovi scandagli, calcolati stavolta dall'ingegnere del Genio civile Gaetano Bompiani, erano

⁷ Cfr., "*Civiltà Cattolica*", quaderno 299, 6 settembre 1862, p. 602.

collocati sempre da Biagio Donati. Ma ancora una volta non se ne fece nulla.



Oltre a collegare in modo originale e moderno il trasporto marittimo e ferroviario, il progetto Cialdi avrebbe modificato l'urbanistica della città, promuovendone lo sviluppo a nord della stazione e vincolando il *water front* tra la stazione ferroviaria e il forte Michelangelo ad area completamente portuale.

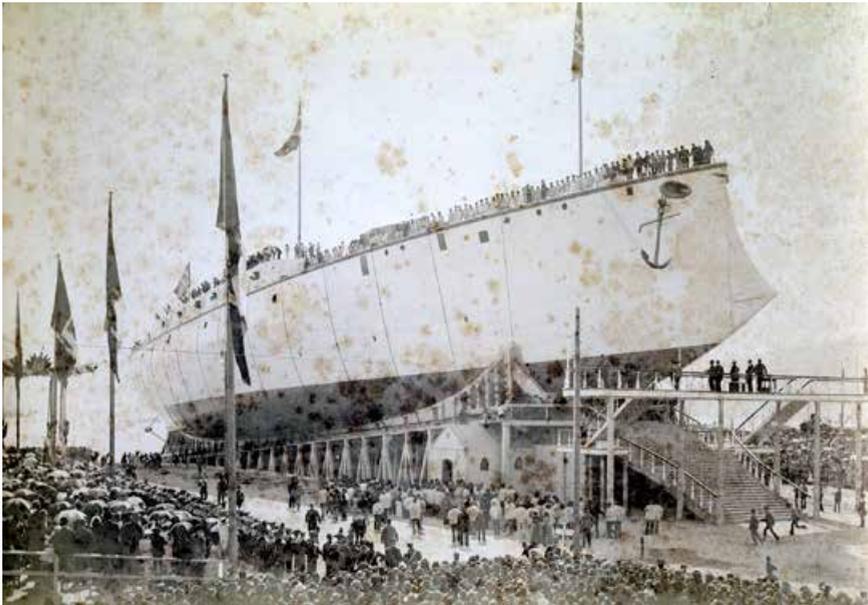
Il collegamento fu invece realizzato con un prolungamento della ferrovia - mantenuto sino a pochi anni fa. Questa soluzione, pur spezzando la continuità del lungomare, non ne ha interrotto la funzione, mantenendo con la città un miglior rapporto, anche se solo con l'eliminazione del braccio ferroviario e il trasferimento del collegamento col nuovo porto commerciale realizzato a nord della città si è restituita all'area una dimensione urbana decorosa e paesaggisticamente adeguata.

La Corazzata Sardegna e la Parata Navale di Cagliari

di Alberto Monteverde

In un fondamentale saggio del 1988, Paul Kennedy (1945) ha ricostruito la genesi dell'antagonismo navale e coloniale anglo-tedesco del 1860-1914, che rovesciò il precedente equilibrio geopolitico europeo e fu al tempo stesso conseguenza necessaria dell'imperialismo capitalista e detonatore della grande guerra. .

Tra le innumerevoli stazioni di quella inconsapevole Via Crucis, vi fu, nel 1881, l'occupazione francese della Tunisia, che tanto colpì l'immaginazione di Friedrich Nietzsche.



La Spezia, 20 settembre 1890. La cerimonia del varo della Corazzata "Sardegna".
(Arch. Ufficio Storico Stato Maggiore Marina Militare)

In realtà l'occupazione era stata incoraggiata proprio da Bismarck, calcolando che l'Italia l'avrebbe considerata da una lesiva dei suoi interessi (per via della forte colonia italiana presente in Tunisia) e dall'altra una diretta minaccia militare (per la vicinanza di Biserta alla Sicilia). Lo

scopo del cancelliere era di inasprire i rapporti tra Francia e Italia e far avanzare la difesa degli Imperi Centrale sino alle Alpi Occidentali. Il risultato fu la Triplice alleanza (20 maggio 1882). Umberto I e lo Stato Maggiore dell'Esercito si onorarono di legare le fortune del Paese ai due Imperi, le cui tradizioni militari e conservatrici erano pienamente condivise a corte. Ma anche la Sinistra, salita al potere nel 1876, aveva rotto con la Francia per l'appoggio di Napoleone III a Pio IX ed era affascinata dal *Kulturkampf* bismarckiano.

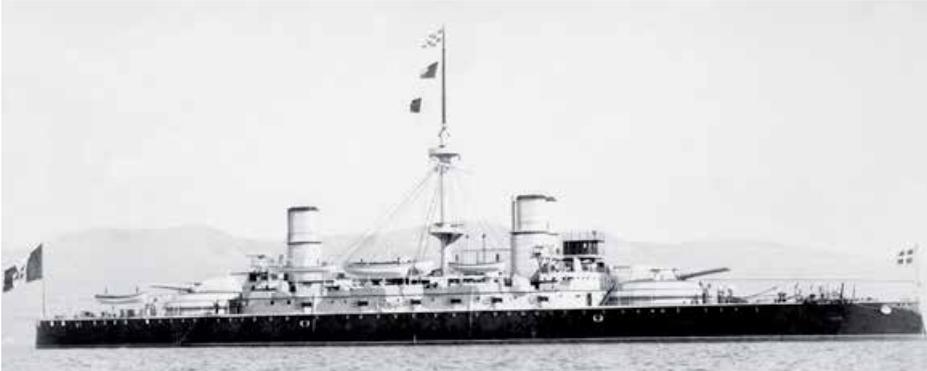
La Triplice spostò il fronte marittimo dall'Adriatico al Tirreno e orientò la pianificazione della Regia Marina sulla competizione con la Marine Nationale. Dopo il 1866 la marina era stata condizionata dal "complesso di Lissa", tanto che in Parlamento era stata perfino messa in discussione l'effettiva necessità di mantenere una marina da guerra nazionale¹. All'indomani della presa di Roma si riaccese tuttavia la questione della flotta, per merito di Benedetto Brin, giovane e preparato generale ispettore del Genio navale, e Simone Pacoret di Saint-Bon, ministro della Marina. Nel 1871 Bron avviò lo studio di una serie d'avveniristici progetti navali, tali da porre la marineria italiana all'avanguardia nel mondo, almeno sul piano tecnico². Nel 1873 Saint Bon presentò al Parlamento un ambizioso programma di costruzioni che, sebbene approvato, momentaneamente non poté tradursi in atto per le ristrettezze di bilancio.

La via era ormai tracciata. La scelta di calare ad ogni costo una potente flotta nel Mediterraneo, il cui nerbo sarebbero state le corazzate, navi d'assoluta avanguardia per il grande tonnellaggio, la velocità, l'autonomia e potenza di fuoco, contribuì in maniera formidabile ad avviare il capitalismo italiano. La necessità di disporre di apparati motore, cannoni, di piastre corazzate in quantità sufficienti ed in tempi ragionevoli, e nello stesso tempo di sottrarre il Paese alla dipendenza straniera in un campo così delicato e strategico, comportò l'avviamento di un'industria meccanica e siderurgica nazionale all'altezza della situazione.

¹ L. Ceva, *Dopo Lissa una grande Marina*, in "Storia Illustrata" n° 263, 10/1979, Milano, pp. 112 – 114.

² M. Sacchi, *Navi e cannoni. La Marina italiana da Lissa ad oggi*, Firenze 2000, pp. 17 – 18.

Nel corso del biennio 1883 – 1885, lo Stato s’impegnò in una massiccia azione di sostegno della Marina da Guerra. Inoltre, con la Legge Brin del 1885 si stabilì un sistema di premi e compensi per i cantieri che si fossero avvalsi dei prodotti della siderurgia nazionale³.



La corazzata “Sardegna” alla fine dell’800 nella sua elegante livrea “vittoriana”.
(Arch. Ufficio Storico Stato Maggiore Marina Militare)

A Pozzuoli sorgeva lo stabilimento della società inglese “Armstrong” per la fabbricazione di materiale d’artiglieria navale, mentre nel 1884, già con un considerevole portafoglio di commesse statali, l’industriale Vincenzo Breda fondava la “Società Alti Forni Fonderie Acciaierie di Terni”. Grazie alla “Terni”, la produzione d’acciaio passò dalle 4000 t. del 1885 alle 158.000 del 1889⁴. Frattanto, sotto la guida di Carlo Marcello e Giovanni Bombrini, le “Acciaierie Ansaldo” si avviavano a diventare uno dei più importanti complessi navalmeccanici d’Europa. Era qui attiva una gigantesca pressa idraulica, all’epoca la più grande del mondo, capace di sviluppare l’enorme pressione di 15.000 tonnellate⁵.

Lo Stato in tal modo favorì il collegamento tra i grandi gruppi finanziari e la grande industria, fornendo così un impulso decisivo alla nascita del capitalismo industriale⁶.

³ A. Capone, *Destra e Sinistra da Cavour a Crispi*, in G. Galasso (diretta da) “Storia d’Italia”, XX, p. 397.

⁴ Ivi, p. 400.

⁵ F. Gay, *Marina, 1900 – 1905*, Roma 1980, p. 23.

⁶ A. Capone, *op. cit.*, p. 397 - 398.

Allo scopo di favorire il trasporto delle ingenti quantità di carbone, necessarie per il funzionamento degli altiforni ed il contemporaneo trasferimento degli acciai lavorati, la rete ferroviaria nazionale fu potenziata, come intensificata fu l'attività estrattiva del carbone, specie in Sardegna. La "Società Anonima proprietaria della Miniera di Bacu Abis in Sardegna", di proprietà dell'imprenditore Anselmo Roux, riusciva infatti a stipulare un vantaggioso contratto di forniture per la Regia Marina che aveva valutato positivamente la lignite di Bacu Abis per via dell'alto potere calorico⁷. Contemporaneamente, il progressivo sviluppo della nascente industria elettrica nazionale, avviata dalla Società "Edison" nel 1884, assicurò l'energia necessaria alla crescita industriale⁸. Si può affermare che le corazzate in breve tempo divennero la vera unità di misura delle capacità produttive e industriali delle nazioni.

L'avvento al potere di Francesco Crispi conferì al trattato d'alleanza con Germania ed Austria, un carattere d'ostilità attiva nei confronti della Francia, con la quale i rapporti andavano vieppiù deteriorandosi per via di un'aspra "guerra commerciale", destinata a produrre effetti profondi e duraturi sulla fragile struttura dell'economia nazionale⁹. La lotta economica tra Italia e Francia in breve si prolungò in quella per la supremazia nel Mediterraneo, epicentro dell'intera visione che Crispi aveva della politica estera italiana.

Il principale problema militare italiano era rappresentato dalla difesa delle coste, che Crispi sentiva seriamente minacciate dalla flotta francese. Realisticamente, il rischio era che quest'ultima potesse obbligare al combattimento la squadra italiana, magari costringendola ad intervenire in difesa di qualche città marittima come Genova, Livorno o Cagliari. La posta in gioco era la possibile distruzione della Flotta, ancora troppo debole per affrontare con successo la squadra francese. Perduta la capacità di difesa sul mare, le sguarnite coste tirreniche e le grandi isole, specialmente la Sardegna, si sarebbero trovate esposte al pericolo di uno sbarco. L'invasione sarebbe potuta avvenire sulla riviera ligure, sorprendendo da

⁷ G. Tore, *Gli imprenditori minerari dell'Ottocento*, in F. Manconi (a cura di), *Le miniere e i minatori della Sardegna*, Milano 1986, p. 58.

⁸ V. Castronovo, *L'industria italiana dall'ottocento a oggi*, Milano 1982.

⁹ A. Capone, *op. cit.*, p. 485.

tergo le difese alpine, oppure sul litorale toscano, tagliando letteralmente in due l'Italia, o addirittura sulle coste laziali, puntando direttamente sulla capitale.

Il Trattato della Triplice in alcun modo forniva garanzie in tal senso¹⁰. Germania e Austria non avevano né la volontà né la forza per sostenere con efficacia l'Italia sul mare¹¹. Il rinnovo del trattato, concluso dal Ministro degli Esteri Robilant il 20 febbraio 1887, segnò senz'altro uno dei punti più alti della nostra diplomazia, assicurando all'Italia i presupposti per un efficace sistema difensivo, anche in ambito mediterraneo, sebbene in una misura non risolutiva¹². Esasperando l'indirizzo antifrancese del trattato, Crispi tentò d'"assicurare il concorso militare degli alleati per la tutela di quelli che considerava i vitali interessi nazionali anche al di fuori delle circostanze previste dalla Triplice"¹³. Nonostante gli sforzi compiuti in tal senso, Crispi non riuscì ad ottenere concrete assicurazioni circa l'impegno degli alleati sul mare. Bismarck e gli statisti austriaci si limitarono a suggerire, con irritante costanza, il ricorso alla flotta inglese per garantire la sicurezza delle coste italiane. Il suggerimento era evidentemente fuori della realtà se nel 1888, l'ambasciatore britannico a Roma, senza troppe cerimonie dichiarava a Benedetto Brin, Ministro della Marina, che "l'Italia faceva meglio a non contare sull'assistenza dell'Inghilterra per la difesa delle sue coste"¹⁴.

A prescindere dalla propaganda crispina, intesa a giustificare l'elevato livello delle spese navali, la sensazione era che il Paese effettivamente si trovasse in condizioni d'oggettivo pericolo. Un'impressione che oggi è possibile confermare, esaminando le carte del carteggio intercorso tra il Ministero della Marina e l'addetto navale francese a Roma, custodite ne-

¹⁰ G. Volpe, *L'Italia nella Triplice alleanza (1882 – 1915)*, Milano 1941, pp. 42 e ss.

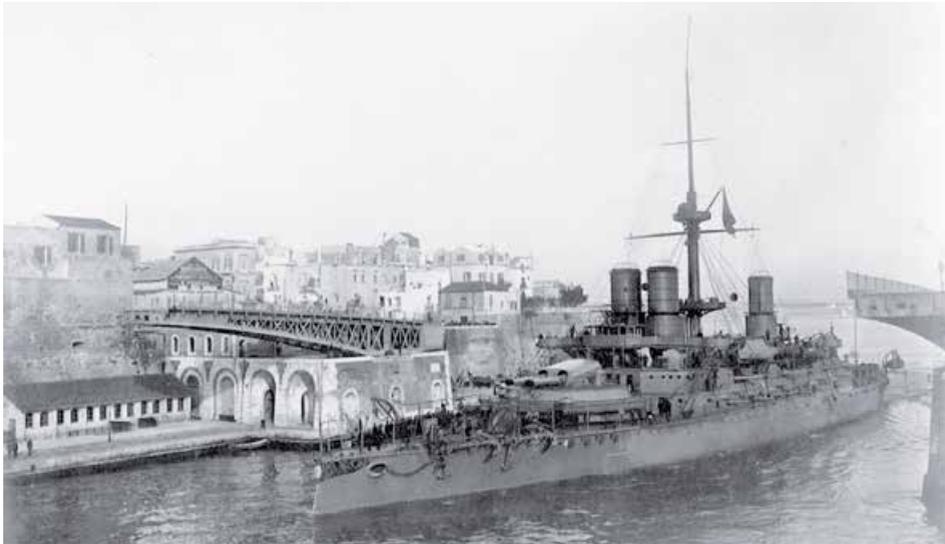
¹¹ L. Salvatorelli, *La Triplice alleanza. Storia diplomatica 1877 – 1912*, Milano 1939, pp. 45 – 72.

¹² A. Capone, *op. cit.*, pp. 485 - 486. Furono inoltre aggiunti due ulteriori trattati separati con l'Austria-Ungheria e con la Germania, poi fusi in un unico testo.

¹³ F. Crispi, *Discorso pronunciato da S. E. Francesco Crispi, Presidente del Consiglio dei Ministri la sera del 25 ottobre 1887 coi discorsi dell'On. Berti e del sindaco di Torino Melchiorre Voli*, Torino 1887.

¹⁴ M. Gabriele, G. Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma 1982, p. 7.

gli archivi della Marina, a Parigi¹⁵. L'epistolario mostra come, a partire dal 1886, l'addetto navale francese avesse progressivamente assunto la veste di una vera e propria spia, incaricata di informarsi su tutto quanto riguardasse la Regia Marina. In seguito, l'addetto aveva ricevuto l'incarico di fornire un *reportage* fotografico ed un resoconto dettagliato sulla situazione della difesa costiera italiana, sugli sbarramenti sottomarini fissi e mobili, sulla dislocazione delle batterie costiere¹⁶. Nel marzo 1888, una comunicazione di Parigi classificata come "confidenziale", arrivò perfino a chiedere un'accurata indagine circa l'esistenza di cavi telegrafici sottomarini tra la Sardegna ed il continente, "in altre parole tutto ciò che potrà facilitare la loro ricerca e la loro eventuale distruzione"¹⁷.



Taranto. Apertura del ponte girevole per consentire l'uscita dal Mar Piccolo della "Sardegna". (Arch. Ufficio Storico Stato Maggiore Marina Militare)

L'armamento della base navale di Biserta, intrapreso dalla Francia allo scopo di assicurarle il controllo commerciale e militare del bacino del Mediterraneo occidentale, non poté che acuire i contrasti con l'Italia, portando ad un intensificarsi della già decisa politica d'armamenti, specie in

¹⁵ Services Historiques de la Marine, Château de Vincennes, Pavillon de la Reine, Paris.

¹⁶ Cfr. M. Gabriele – G. Friz, *op. cit.* p. 16.

¹⁷ *Ibidem.*

ambito navale, come dimostrò il bilancio navale del 1887, che si accrebbe ulteriormente l'anno seguente, toccando il suo apogeo nel 1889¹⁸.

Nel 1887 si avviava l'armamento della Piazzaforte della Maddalena, destinata a divenire in pochi anni un formidabile complesso fortificato, rispondente alle più moderne concezioni europee in tema di difesa¹⁹. La base sarda, attrezzata in maniera tale da ospitare adeguatamente la Squadra navale, avrebbe efficacemente concorso alla salvaguardia delle coste toscane e laziali. La Maddalena fu successivamente eletta sede del Comando Militare Marittimo, istituito da Umberto I col Regio Decreto n. 179 del 6 agosto 1893²⁰.

Dal punto di vista delle costruzioni navali, nel dicembre 1875 Benedetto Brin era riuscito a far approvare un notevole programma navale per complessivi 265 milioni. Il piano prevedeva la costruzione di ben 72 navi, delle quali 16 da battaglia²¹.

Non potendo superare la Nazione cugina per numero di navi, senza esitazioni si puntò sulla qualità e sull'adozione di tecniche e accorgimenti d'avanguardia. Dalle matite del Brin nacquero così una serie di magnifiche navi, sotto molti punti di vista davvero avveniristiche per modernità e concezione.

A partire dal 1880 calarono in mare le formidabili "Duilio" e "Dandolo", corazzate a torri ed a ridotto centrale, veloci e dotate della massima potenza di fuoco allora disponibile. Poi fu la volta dell'"Italia" e della "Lepanto", unità d'elevato dislocamento, assai veloci e ben armate, sebbene pochissimo protette. Quindi della "Ruggero di Lauria", dell'"Andrea Doria" e della "Francesco Morosini", navi caratterizzate, come le due precedenti, dall'impiego di lastre d'acciaio composito, capa-

¹⁸ Enciclopedia UTET, Torino 1995, XIII vol., *ad vocem* "Marina".

¹⁹ E. Belli, *Evoluzione delle opere di difesa del Nord Sardegna. Tipologie ed armamenti*, in "In Labore Ingenium. Architettura Militare". Genio Militare. Giurisdizione Nord Sardegna La Maddalena, a cura di A. M. Pastò, La Maddalena 2012, pp. 183 - 241.

²⁰ A. Monteverde, E. Belli, *Le difese del Golfo di Cagliari in età contemporanea*, in Club Modellismo Storico Cagliari, "Torri, Soldati e Corsari. Atti del Convegno Internazionale", Cagliari 1996, pp. 139 - 140.

²¹ L. Ceva, *op. cit.*, p. 118.

ci di una resistenza alla penetrazione maggiore del 15/20%, rispetto alle precedenti piastre di corazza²².

Nel 1883, su sollecitazione dell'Ammiraglio Ferdinando Acton, Ministro della Marina, Benedetto Brin avviò lo studio di una nuova classe di navi. L'esigenza era quella di rafforzare la Flotta, dotandola di nuove e più moderne navi da battaglia.

L'elaborazione dei piani costruttivi fu compiuta l'anno successivo. Lo stesso Brin, di nuovo ministro della Marina, sottopose all'approvazione del Parlamento il disegno di legge per la costruzione di due nuove unità. Le navi, cui furono assegnati i nomi di "Re Umberto" e "Sicilia" furono ordinate ai cantieri di Castellammare di Stabia e all'Arsenale di Venezia, ed impostate il 10 luglio ed il 3 novembre 1884.

I progetti parvero al Brin particolarmente riusciti. Infatti, mentre era ormai avviata l'impostazione delle due precedenti unità, questi propose al Parlamento la costruzione di una terza nave che, sebbene d'identica concezione, avrebbe potuto disporre di alcune non secondarie migliorie.

Il 24 ottobre 1885 la nuova unità veniva impostata nell'Arsenale della Spezia. Con R. Decreto 21 febbraio 1886 (F. O. Min. Marina 13.3.1886), alla nave fu imposto il nome di "Sardegna"

Sul piano progettuale le "Re Umberto" s'ispiravano a molte soluzioni adottate in precedenza per le unità della classe "Italia", specie per quel che riguardava il sistema di protezione cellulare, realizzato mediante un complesso sistema di compartimenti stagni laterali trasversali. Tuttavia, la sezione maestra, per quanto simile a quella delle "Italia", risultava diversa da quella adottata dalle altre unità dell'epoca, essendo di forma "angolata" e di maggiore dimensioni²³ ..

Il principio ispiratore della classe "Re Umberto" fu chiaramente quello di poter disporre di unità caratterizzate da un potente armamento, un'elevata velocità ed una forte autonomia, doti favorite da una leggera protezione e da eccellenti qualità nautiche, caratteristiche tali da farne delle autentiche anticipatrici del moderno incrociatore da battaglia. Del

²² *Ibidem.*

²³ G. Giorgerini, A. Nani, *Le navi di linea italiane 1861 – 1961*, Roma 1962, p. 138.

resto, erano questi i requisiti ritenuti necessari per il teatro operativo mediterraneo, dove verosimilmente la Flotta italiana, presto o tardi, avrebbe combattuto, ma che, volendo, le avrebbero consentito di affrontare anche l'oceano aperto²⁴.

Le tre "Re Umberto" presentavano fra loro alcune differenze sostanziali, sia per quel che atteneva alle dimensioni e al dislocamento, sia dal punto di vista dell'armamento e della sistemazione di alcuni apparati.

Fra le tre navi da battaglia, la "Sardegna" fu sicuramente la più riuscita. Corazzata di 1ª classe, l'unità presentava le seguenti caratteristiche:

Dimensioni e scafo: a pieno carico la nave dislocava 15.674 tonnellate. La lunghezza era di 130 m. fuori tutto, la larghezza massima di 23,45 m.

Sebbene d'aspetto alquanto massiccio, il profilo della nave risultava nel complesso gradevole e abbastanza filante. Con poppa curva e prora arcuata a sperone, l'unità era dotata di due caratteristici fumaioli prodieri appaiati, a proravia dei quali era collocata la plancia di comando. Un altro fumaiolo era collocato a poppa, dove era sistemato un altro ponte di comando con le relative ali di plancia²⁵. Un grande albero militare con due coffe si elevava al centro nave.

Protezione:, la corazza di cintura, realizzata con lastre d'acciaio "Creuzot", aveva uno spessore di 100 mm. Estendendosi per circa i due terzi della lunghezza della nave, la corazzatura si sollevava dal ponte corazzato inferiore, anch'esso spesso 100 mm., arrivando fino al ponte di coperta. Un doppio fondo, esteso per quasi tutta la lunghezza dello scafo, innalzandosi fino al ponte inferiore corazzato, assicurava un'efficace protezione subacquea, alla quale concorrevano la disposizione delle carboniere e, naturalmente, la notevole compartimentazione stagna²⁶. Corazze dello spessore di 350 mm. assicuravano la protezione delle barbette in cui era-

²⁴ M. A. Bragadin, *La lunga avventura delle corazzate*, in "Storia Illustrata" n° 217, del 12/1975, Milano, pp. 54 – 55.

²⁵ F. Bargoni, *Corazzate italiane classi "Re Umberto" – "Ammiraglio di Saint Bon"*, Roma 1978, p. 32 – 33.

²⁶ G. Giorgerini, A. Nani, *op. cit.*, p. 140.

no installati i complessi binati, mentre corazze di 300 mm. proteggevano gli elevatori delle artiglierie e la torre di comando.

Armamento: l'armamento principale consisteva in quattro cannoni Armstrong da 343 mm. lunghi 30 calibri, disposti su affusti idraulici in due torri binate. I complessi erano montati in barbetta sulle piattaforme girevoli dei due ridotti a sezione poligonale, sistemati in posizione assiale, a prora e a poppa, lungo l'asse longitudinale della nave, a circa 10 m. dal galleggiamento.

Queste le caratteristiche dei pezzi:

peso: 69 t.

peso delle cariche: 286 kg.

peso del proiettile: 567 kg.

velocità iniziale del proiettile: 614 m./sec.

spessore di corazza perforata (in ferro): 870 mm.

cadenza di tiro: 8 colpi in 10 minuti.

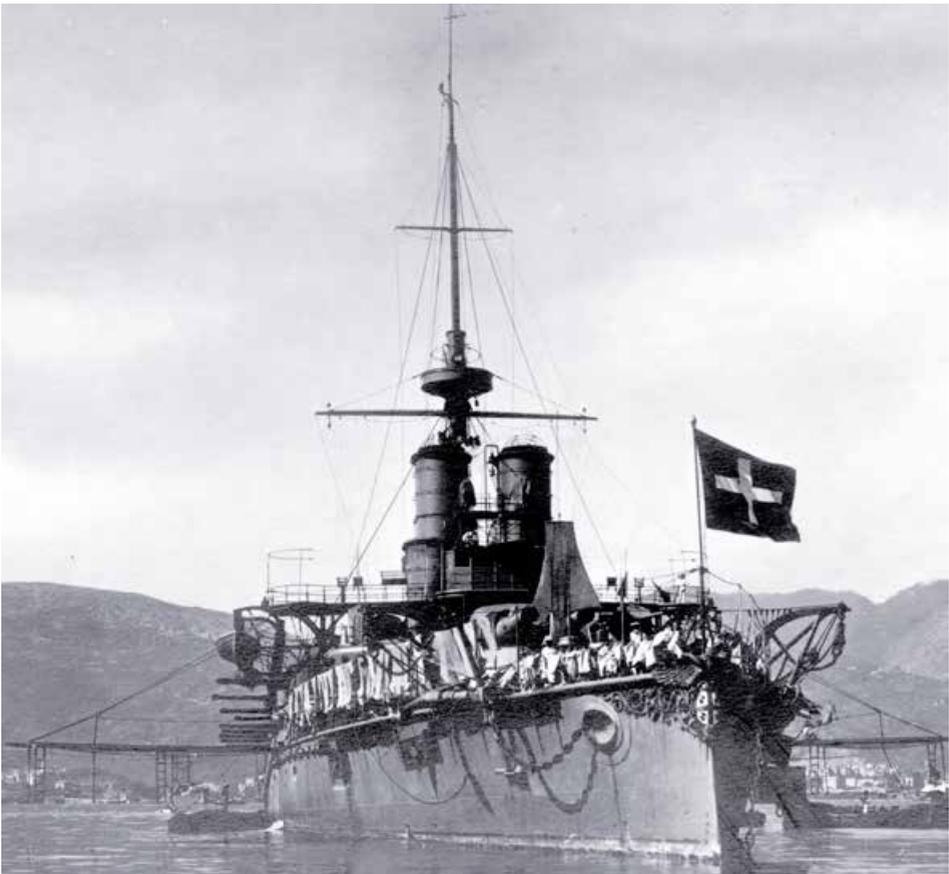
Le "Re Umberto" furono le prime navi di linea italiane a adottare la disposizione assiale dell'armamento principale. L'adozione di barbette circolari, ospitanti la camera di caricamento continua collocata lungo il loro arco di circonferenza, rese possibile il caricamento dei pezzi in qualsiasi posizione di brandeggio, con ciò aumentando in maniera significativa la cadenza di tiro. In precedenza, infatti, per armare i pezzi, era necessario brandeggiare i cannoni secondo l'asse della nave²⁷.

Il rilevante armamento secondario si componeva di 8 cannoni scudati Armstrong da 152/40, 4 per lato, disposti in batteria. Al di sopra della batteria, protetta da una corazza spessa 100 mm., erano sistemati i pezzi scudati da 120 mm. Disposti sul ponte e sulle sovrastrutture vi erano inoltre 2 cannoni a tiro rapido da 75 mm., 20 cannoncini da 57/43 mm., 10 cannoncini revolver da 37/20 mm., 2 mitragliatrici Maxim e 5 tubi lanciasiluri Whitehead A 110 da 450 mm²⁸.

²⁷ *Ibidem.*

²⁸ L'Illustrazione Italiana n° 38, Milano, 21/9/1890.

Apparato motore: costruito dalla ditta Hawthorn & Guppy di Napoli, si componeva di 18 caldaie cilindriche ad una fronte con ritorno di fiamma, che alimentavano, per la prima volta nella Regia Marina, 4 motrici alternative verticali a triplice espansione. 12 caldaie erano sistemate nel locale prodiero, 6 in quello poppiero. Le motrici, accoppiate due per asse elico ed ubicate tra i due locali caldaie, erano in grado di sviluppare una potenza massima di 22.800 HP, consentendo alla nave di raggiungere la ragguardevole velocità di 19 – 20 nodi²⁹.



La corazzata "Sardegna" poco prima della guerra di Libia. Evidente sulla prua l'emblema dei Quattro Mori di Sardegna. (Arch. Museo Storico Militare Sardegna)

²⁹ G. Giorgerini, A. Nani, *op. cit.*, p. 141.

Sulla “Sardegna”, oltre alla normale dotazione di carbone, circa 1.200 tonnellate elevabili a 3.000, si ebbe anche l’impiego sperimentale di combustione mista carbone e nafta. Con tale dotazione di combustibile, navigando a 10 nodi, la nave era in grado di percorrere oltre 6.000 miglia.

Impianto elettrico: la nave era dotata di 5 dinamo Victoria da 300 Ampère con motori Tosi per l’illuminazione e la ventilazione, elettrica in tutti i locali inferiori, ad eccezione delle sale macchine, dove era generata da speciali ventilatori a vapore. Erano inoltre presenti quattro potenti proiettori elettrici installati in batteria. Le dotazioni di bordo comprendevano una moderna apparecchiatura radiotelegrafica, fra le prime ad essere installate nelle unità della Regia Marina, due distillatori Kirkaldi in grado di produrre 32 tonnellate di acqua potabile al giorno, e due evaporatori Weir, che ne producevano 50 per le caldaie. Erano inoltre disponibili un buon numero di imbarcazioni adibite a differenti servizi, tra queste si contavano 2 torpediniere White, 2 lance a vapore e due lance inaffondabili a remi. La sistemazione interna della nave risultava abbastanza razionale. Gli alloggi degli ufficiali, insolitamente spaziosi, erano disposti in batteria e dotati di riscaldamento a vapore e ventilazione artificiale. Nella tuga erano sistemati gli alloggi del Comandante in seconda e dell’ufficiale di rotta, al di sotto quelli dell’Ammiraglio, del Comandante e del Capo di Stato Maggiore. Sul cassero erano sistemate le cucine destinate agli ufficiali, mentre al di sotto del castello di prora erano ubicate le latrine e le cucine dell’equipaggio. Numerosi ventilatori ed estrattori assicuravano la corretta aerazione di tutti i locali³⁰.

Il costo della “Sardegna” si aggirò attorno ai 30.000.000 Lire, il 25% dei quali spesi per le sole artiglierie. I lavori di allestimento della nave andarono per le lunghe, fu infatti possibile varare lo scafo solo il 20 settembre 1890.

L’11 aprile 1894, al comando del CV Camillo Candiani d’Olivola, che aveva costantemente seguito le fasi costruttive della nave, la “Sardegna” lasciava l’ancoraggio presso la diga di La Spezia, prendendo finalmente il mare per effettuare le prime prove di velocità. A bordo dell’unità era presente una commissione nominata dal Ministero della Marina e il diret-

³⁰ L’Illustrazione Italiana, *op. cit.*

tore delle costruzioni assieme ad una commissione prove, inviata dalla ditta costruttrice per verificare il corretto funzionamento degli impianti. Le prove ufficiali definitive ebbero luogo pochi giorni dopo. Nel corso della prima uscita l'unità dette un'ottima prova: "Le macchine, sotto l'abile direzione del Maggiore macchinista Cavalier Farro, svilupparono circa 13.000 cavalli indicati sugli stantuffi, facendo compiere alle eliche 85 giri al minuto ed imprimendo alla bella nave la velocità di miglia 17 e 6 decimi all'ora"³¹.

Dal punto di vista estetico l'unità mostrava una superba bellezza. Seguendo una tradizione che risaliva all'epoca d'oro della navigazione a vela, lo scafo era tutto dipinto di nero, una sottile striscia bianca al bagnasciuga separava il colore nero dal rosso della chiglia. Le sovrastrutture erano dipinte di bianco, mentre l'albero, i fumaioli e le maniche a vento erano di colore ocre. Era questa la cosiddetta colorazione "vittoriana", perché a quei tempi in auge sulle navi di Sua Maestà la Regina Vittoria³².

Sulla prora, al posto della stella tradizionale, l'Ammiraglio Candiani volle fosse sostituito lo stemma di Sardegna, ciò in onore dell'Isola e della fiera gente sarda, cui il comandante era legato da vincoli d'amicizia ed affetto. "Sarà di guida alla vittoria se la Patria dovrà sorgere in armi, sarà quel glorioso segnacolo in testa alle colonne che in estremo momento decideranno le sorti d'Italia", aveva scritto Candiani al Sindaco di La Maddalena, in occasione del primo approdo nell'Isola della corazzata, il 18 marzo 1895³³. Parole dal sapore profetico, che avrebbero trovato puntuale riscontro, non molti anni dopo, sul Carso, sull'Altipiano di Asiago e sul Piave.

L'affetto per l'isola dei nuraghi³⁴, spinse il Candiani ad un'altra innovazione: fece estrarre dall'Archivio di Stato di Torino una copia di tutti

³¹ Caffaro, Genova, 11 aprile 1894.

³² F. Gay, *op. cit.*, pg. 60.

³³ F. Corona, *La corazzata Sardegna*, Cagliari 1899, pg. 3.

³⁴ L'Isola ove "fui oltre venti volte e ne visitai replicatamente tutti i porti; cacciatore appassionato feci in Sardegna molte stragi!" scriveva Candiani in una lettera indirizzata a Francesco Corona. (Corona, *op. cit.* p. 4). Fra il 1899 ed il 1900 l'Ammiraglio Candiani ricoprì l'incarico di Comandante Militare Marittimo della Piazzaforte di La Maddalena. Cfr. *Enciclopedia Militare*, Milano 1927, vol. II, *ad vocem* "Candiani".

gli stemmi delle città sarde, che poi fece riprodurre nelle facciate di prora e di poppa dei due complessi binati (Cagliari e Sassari), e nelle culatte dei cannoni da 152 (Oristano, Iglesias, Bosa, Nuoro, Tempio, Alghero, Ozieri e Castelsardo).

In un primo tempo il motto della corazzata “Sardegna”, fu *Pro rege et patria*³⁵, poi sostituito dal ciceroniano *Pro aris et focis*. In ossequio alla Triplice, quale marcia della nave fu scelta la wagneriana Aquila Bicipite (*Doppeladler*), e ai due pezzi della torre prodiera furono imposti i nomi dei principi imperiali di Germania, Federico Guglielmo e Guglielmo Eitel, insigniti del titolo di cannonieri onorari della corazzata³⁶.

Nel corso del tempo la nave non fu sottoposta a sostanziali modifiche. Queste riguardarono soprattutto alcune apparecchiature e talune sistemazioni. Nel 1904 l'albero militare fu notevolmente prolungato, allo scopo di sostenere l'antenna di un apparato radiotelegrafico a onde lunghe. Quello stesso anno fu inoltre abolita la colorazione vittoriana, sostituita dal grigio ferro scuro. Nell'inverno 1907-1908 fu infine sbarcato l'inutile ponte di comando poppiere con le relative ali di plancia³⁷.

Il 16 febbraio 1895 la corazzata alzava l'insegna del Contrammiraglio Grandville, entrando a far parte della Seconda Divisione. Nel corso di quell'anno la nave svolse un'intensa attività, specie all'estero. In giugno fu inviata nel Mare del Nord per l'inaugurazione del canale di Kiel, raggiungendo quindi Portsmouth, per partecipare a Spithed alla grande rivista della flotta inglese con l'italiana. Dal febbraio al luglio 1896 l'unità innalzò le insegne del viceammiraglio Canevaro, Comandante in capo della Squadra Attiva. In marzo ricevette la visita del Kaiser Guglielmo II, che volle minutamente ispezionarla e conoscerne dettagliatamente le caratteristiche³⁸. Da settembre, e fino al giugno 1898, la nave fu quasi ininterrottamente dislocata nelle acque del Levante, a protezione degli interessi nazionali.

³⁵ Candiani, *Ibidem*.

³⁶ F. Corona, *op. cit.*, p. 4.

³⁷ F. Bargoni, *op. cit.*, p. 33.

³⁸ F. Corona, *op. cit.*, p. 4.

Frattanto, lo scenario politico europeo andava lentamente mutando. A partire dal 1890 iniziava un progressivo “riallineamento” delle potenze europee³⁹. Il licenziamento di Bismarck segnò una battuta d’arresto nel fervore triplicista di Crispi. In realtà le condizioni internazionali che avevano motivato la Triplice stavano sicuramente mutando.



“La Futura monarchia Italiana sarà Potenza marittima o non sarà (Napoleone)”
(Arch. Museo Storico Militare della Sardegna)

Nel giugno 1891 il governo fu battuto alla Camera sulla politica finanziaria e le spese militari⁴⁰. La caduta di Crispi favorì un primo tentativo di riavvicinamento nei confronti della Francia, condotto, invero senza risultati apprezzabili, dal Ministero presieduto dal marchese siciliano Antonio Di Rudinì. Solo dopo Adua e la definitiva scomparsa di Crispi dalla scena politica italiana, fu possibile ristabilire amichevoli rapporti politici e commerciali con la Francia. Da allora la politica estera italiana fu incentrata essenzialmente sull’acquisizione della Tripolitania – Cirenaica⁴¹.

³⁹ A. Capone, *op. cit.*, pp. 503 - 504.

⁴⁰ *Ivi.*, pp. 490 - 491.

⁴¹ F. Gaeta, *La crisi di fine secolo e l’età giolittiana*, in G. Galasso (diretta da) “Storia d’Italia”, vol. XXI, Torino 1982, pp. 365 - 366.

I primi sintomi del nuovo corso si ebbero nella primavera del 1897, in occasione dei negoziati con la Francia favoriti dal nuovo ambasciatore Camille Barrère e conclusi col vantaggioso accordo commerciale del 21 novembre 1898. Forte di questo successo, il ministro degli esteri Canevaro tentò di approfittare della crisi anglo-francese di Fashoda, per ottenere il riconoscimento inglese dell'influenza italiana sulla Tripolitania⁴², ma fu il suo successore Visconti Venosta, tornato poco dopo al ministero, ad ottenere quello francese, in cambio del consenso alla penetrazione francese nel Marocco⁴³.

È in tale contesto che si deve inquadrare la missione in definitiva più importante svolta dalla "Sardegna" nel corso della sua lunga carriera: una grande rivista delle flotte italiana e francese, alla presenza dei Reali d'Italia! La pantomima geopolitica si svolse nella rada di Cagliari. L'8 aprile 1899, al comando dell'Ammiraglio Magnaghi, le corazzate "Sardegna", "Sicilia", "Andrea Doria" e "Ruggero di Lauria" fecero il loro ingresso nel Golfo degli Angeli. Il 9 arrivò da Tolone l'Escadre de la Méditerranée forte di 22 unità, tra cui le corazzate "Brennus", "Bouvet", "Carnot" e l'incrociatore "Pothuau"⁴⁴.

Il sindaco Ottone Baccaredda accolse l'evento con ben motivato orgoglio. La manifestazione prevedeva un lungo ed articolato calendario d'impegni, tra i quali la solenne cerimonia di consegna della bandiera di guerra alla corazzata "Sardegna". L'11, a bordo della "Brennus" si tenne un fastoso pranzo cui furono invitati oltre agli ufficiali italiani, le autorità cittadine ed il console francese. "Leviamo i calici in onore dei camerati e della Marina Italiana!" – fu il *toast* dell'Ammiraglio Fournier. "Noi oggi possiamo farlo cordialmente, davanti al bello spettacolo dei vascelli italiani e francesi, sventolanti fraternamente le loro bandiere dai tre vividi colori nel magnifico scenario della baia di Cagliari"⁴⁵. L'antifona era che *solo* da quel momento si potevano considerare ristabilite le relazioni fra i due paesi.

⁴² M. Gabriele – G. Friz, *op. cit.* pg. 50.

⁴³ F. Gaeta, *op. cit.*, pp. 373 – 375.

⁴⁴ Armée et Marine. Revue hebdomadaire illustrée des Armées de Terre et de Mer, *L'Escadre Française à Cagliari*, Paris, 7/5/1899, pp. 185-187.

⁴⁵ Ivi, pp. 184-185.



Golfo di Cagliari, 29 aprile 1899.

La cerimonia della consegna della Bandiera di Guerra alla "Sardegna".
(Arch. Museo Storico Militare della Sardegna)

Giunti l'indomani con lo yacht reale "Savoia", il Re e la Regina ricevettero i comandanti francesi nel salone del Palazzo Regio di Cagliari, al suono della Marsigliese e della Marcia Reale. Fournier rivolse al Re il saluto della Francia e quello personale del Presidente della Repubblica. La giornata si chiuse con una serata di gala, offerta dal Sindaco di Cagliari al Politeama Margherita: in cartellone, oltre agli inni nazionali e varie marce, la *Carmen* di Bizet. La mattina seguente ebbe luogo la rivista navale. Il "Savoia" sfilò tra le unità italiane e francesi che salutarono i Reali con numerose salve di cannone. Umberto e la Regina assistettero alle evoluzioni a bordo della "Brennus", apprezzando in particolare la "Sardegna" per l'abilità del suo equipaggio.

Il 18 aprile la flotta francese salpava per Tolone. L'evento era stato seguito con viva attenzione dalla stampa internazionale, che non aveva mancato di rilevarne l'importanza. Fra gli inviati speciali, addirittura il corrispondente del *Cinematographe Lumière* Francesco Felicetti, che,

dopo aver seguito le fasi salienti della rivista, aveva presentato al pubblico cagliaritano il *reportage*⁴⁶, allestendo un cinematografo nella Piazza Vittorio Emanuele⁴⁷. Sottolineando l'importanza geopolitica dell'evento, il corrispondente dell'autorevole rivista francese *Armée et Marine*, scrisse: "Gli Italiani non avranno potuto fare a meno di apprezzare l'amicizia della nostra Francia, che sa unire la forza al cuore. Questi giorni di festa, hanno dissipato volontariamente le ombre che si è tentato di calare tra le due nazioni sorelle, la Francia è venuta a tendere all'Italia una mano affettuosa e ad offrirle un'amicizia disinteressata"⁴⁸.

Sebbene non incompatibili col dettato della Triplice, le relazioni tra Italia e Francia furono guardate con sospetto dalla Germania. Le giornate cagliaritane avevano contribuito ad assestare un deciso colpo di timone alla politica estera italiana, una correzione di rotta che avrebbe portato lontano.

La mattina del 22 il Re partecipò ad un'altra rivista navale densa di significato: nelle acque di Golfo Aranci, nel nord dell'Isola, le corazzate italiane sfilarono al fianco di quelle inglesi⁴⁹. Il destino dell'Italia si andava con decisione compiendo. Culmine della presenza dei Reali nell'Isola, fu la cerimonia di consegna della Bandiera di Guerra alla "Sardegna". Il vessillo, dono delle donne sarde costituite in comitato a Cagliari, Sassari ed altri centri dell'Isola, fu solennemente consegnato al comandante della nave, Gaetano Casanello, nelle acque di Cagliari il 29 aprile. Assieme alla bandiera, di seta cordonata finissima, furono consegnati un artistico stipo ligneo⁵⁰, destinato a custodire il prezioso drappo, ed una pergamena.

⁴⁶ Il documentario è oggi negli archivi dell'Association Frères Lumières di Bois d'Arcy.

⁴⁷ *La Nazione*, Firenze, 1/6/1899.

⁴⁸ *Armée et Marine*, *op. cit.* p. 196.

⁴⁹ *L'Unione Sarda*, Cagliari 29/4/1899.

⁵⁰ La bandiera era di dimensioni davvero ragguardevoli. Tessuta a mano dalle suore dell'Istituto dei Sordomuti di Cagliari, misurava metri 8,20 x 5,45. Lo stipo, commissionato ai fratelli Clemente di Sassari era una pregevole opera d'intaglio. Realizzato in legno di noce in stile rinascimentale, il mobile recava scolpite le figure di Eleonora d'Arborea, realizzata in base al trasparente dello Sciuti nella sala del Palazzo Provinciale di Sassari, di Domenico Alberto Azuni e di Pietro Martini. Erano inoltre riprodotti

Il successo delle giornate cagliaritane fu coronato, nel gennaio 1901, da un accordo italo-francese, concluso con uno scambio di lettere tra Visconti Venosta e l'ambasciatore Barrère. Il compromesso, di fatto, non solo sanciva il reciproco sostegno in Africa, ma metteva a dura prova la Triplice, almeno relativamente allo scacchiere mediterraneo. In aprile la "Sardegna", col resto della Squadra, restituì la visita a Tolone, con scambio di onorificenze e numerosi brindisi inneggianti all'amicizia italo-francese⁵¹.



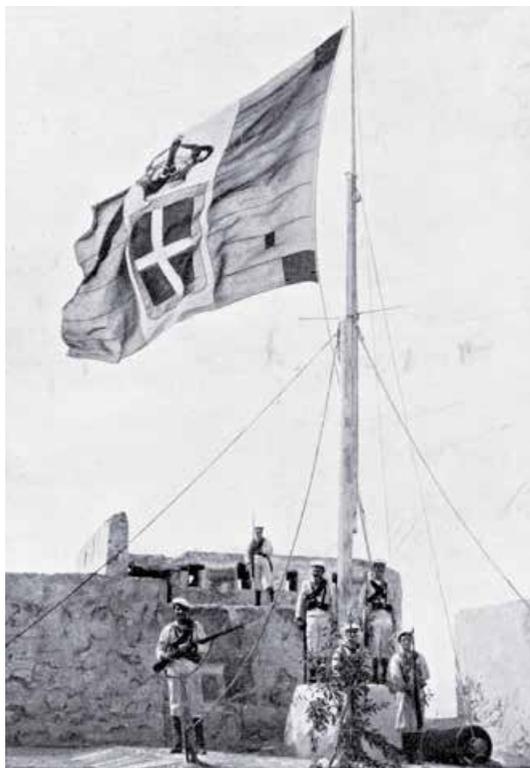
"Il pericolo è dal mare". (Arch. Museo Storico Militare della Sardegna)

L'Ottocento si chiudeva con un deciso riavvicinamento dell'Italia alla Francia e all'Inghilterra. Il superamento della rivalità italo-francese ed il parallelo riconoscimento dell'Italia quale potenza mediterranea, avevano sanzionato il definitivo tramonto della politica estera crispina, fatta di opposizioni e vibrante proteste ma che, nei fatti, non mutava le decisioni altrui.

vari emblemi della Marina, gli stemmi di Cagliari e Sassari e l'immagine della Sardegna, realizzata sulla base degli ultimi rilievi della Società Geografica Italiana. I bozzetti di tutte le figure scolpite dai Clemente, erano stati modellati in gesso dallo scultore Sartorio, all'epoca assai attivo nell'Isola. L'opera è oggi custodita presso il museo del Vittoriano in Roma. Cfr. F. Corona, *op. cit.* pg. 4.

⁵¹ F. Gaeta, *op. cit.*, pp. 374 – 376.

È significativo notare come nel decennio di fine secolo, la politica estera italiana sia stata abilmente condotta da due uomini della Regia Marina, Benedetto Brin e Felice Napoleone Canevaro, che ricoprono il di-



Tripoli, 4 Ottobre 1911. Il Tricolore dei marinai della “Sardegna” sventola sul forte Sultania.
(Arch. Museo SM della Sardegna)

castero degli Esteri in anni cruciali per la storia d’Italia. Ciò conferma in qual conto fosse tenuta la Flotta, e quale prestigio e peso godessero i suoi ufficiali, ai quali evidentemente si riconosceva capacità di giudizio nella condotta più conveniente al Paese nei rapporti internazionali.

In quegli anni nuove e più moderne unità scesero in mare. Sebbene ormai superata dalle nuovissime *Dreadnought* monocalibro, nel 1911 la “Sardegna”, inquadrata nella Divisione Navi Scuola, fece in tempo a partecipare al bombardamento del forte Sultania e allo sbarco di Tripoli.

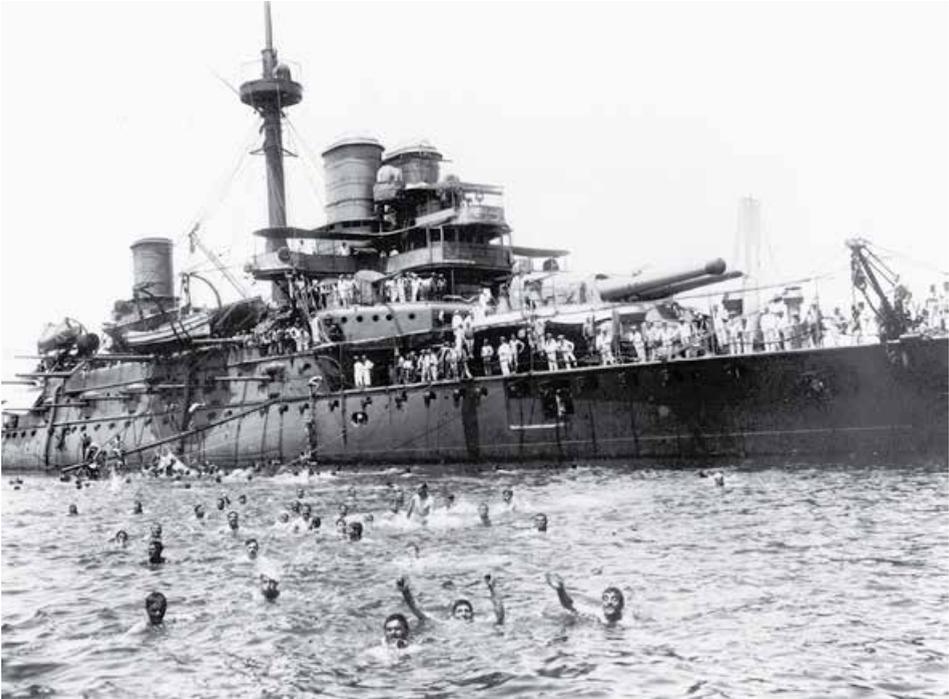
Nel 1914 lo Stato Maggiore della Marina valutò la possibilità di costituire una divisione navale leggera, per sostenere

dal mare le operazioni terrestri lungo la costa oltre Tagliamento e Isonzo, come suggerito dall’Ammiraglio Bettolo nel suo *Studio di preparazione militare marittima per un conflitto armato contro l’Impero austro-ungarico*⁵². Il piano prevedeva l’utilizzo di “qualche nave antiquata di maggiore potenza, ad esempio la “Sardegna”, la cui eventuale perdita non intaccasse la potenza della flotta”. Ancora nell’aprile del 1915, l’ipotesi fu tenuta in seria considerazione, sebbene l’Ammiraglio Thaon

⁵² Cfr. M. Gabriele – G. Friz, *op. cit.* p. 149-151.

di Revel, scrivendo al Duca degli Abruzzi, avesse precisato che la Divisione “Sardegna” avrebbe rischiato molto “se non fosse stata garantita da attacchi del grosso avversario rinchiuso in Pola⁵³. Come è noto, furono poi ben altre le strategie offensive adottate dal Comando Supremo.

Nel corso della guerra l’unità fu dislocata a Venezia, quale sede del Comando della Divisione Navale dell’Alto Adriatico, partecipando alla difesa della laguna veneta⁵⁴. A tale scopo furono imbarcate alcune mitragliere antiaeree, sistemate sul cielo dei complessi binati. Nel novembre 1919 fu inviata a Costantinopoli, dove rimase fino all’aprile 1922. Rimpatriata il 5 di quel mese, passò in disarmo il successivo 23 dicembre e fu radiata e avviata alla demolizione il 4 gennaio 1923⁵⁵.



Marinai della “Sardegna” si concedono un bagno ristoratore.
(Arch. Ufficio Storico Stato Maggiore Marina Militare)

⁵³ Ivi, p. 258.

⁵⁴ G. Giorgerini, A. Nani, *op. cit.*, p. 146.

⁵⁵ F. Bargoni, *op. cit.*, p. 34 e 147.

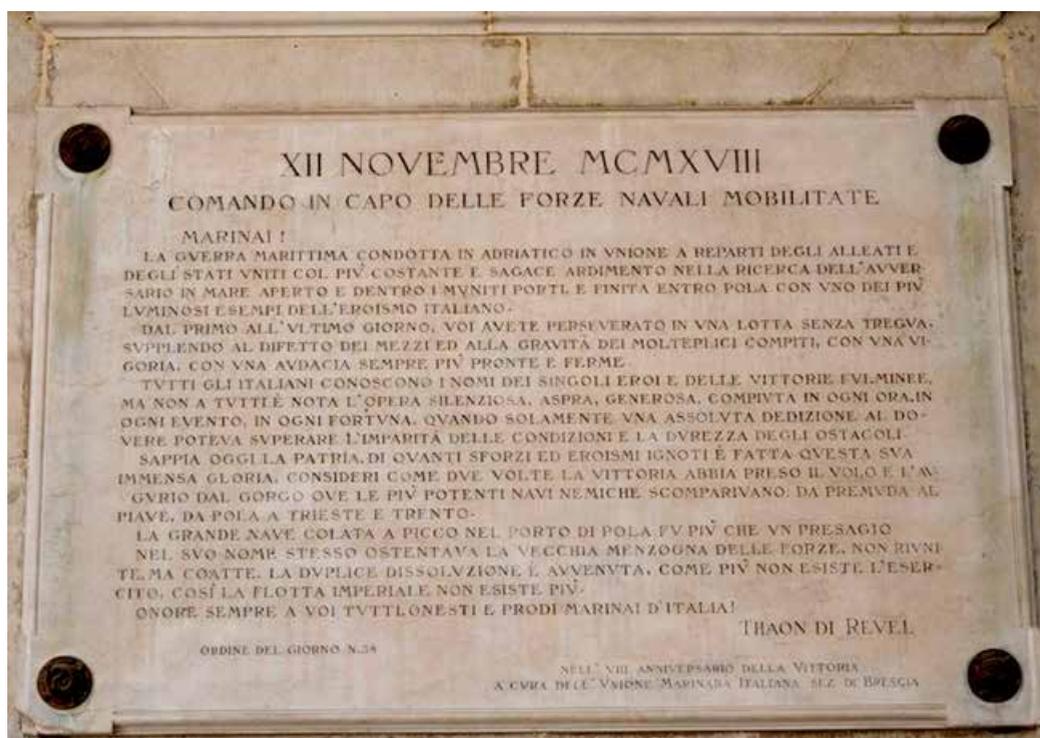
Anno L - N. 18. 7 Maggio 1899. Centesimi Dieci il Numero.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Anno	Del Regno	Estero	SI PUBBLICA A MILANO OGNI DOMENICA	Uffici del giornale:
Semestre	L. 5 -	L. 8 -	Dono agli Abbonati del <i>Corriere della Sera</i>	Via Pietro Verri, 14
	2 00	4 -		MILANO

LA CONSEGNA DELLA BANDIERA REGALATA DALLE DONNE SARDE ALLA CORAZZATA "SARDEGNA".
(Disegno di A. Beltrame).

Le guerre mondiali



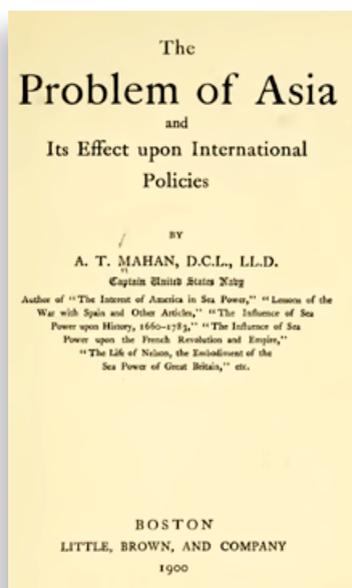


The Problem of Asia

Mahan 2014-1900. Analogie e differenze

di Dario Fabbri

Visto da Washington, nel 2014 il problema dell'Asia è impedire alla Cina di insidiare il bidentenario controllo anglosassone delle vie marittime e di assurgere a soggetto dominante nel continente. Secondo l'opera omonima di Alfred Thayer Mahan¹, nel 1900 *The Problem of Asia* era costituito dall'estrema fragilità statale delle nazioni autoctone, dalle mire egemoniche dell'impero russo e dallo scontro tra potenze talassiche e di terra per sfruttare le immense opportunità economiche dell'Oriente. La Cina era una tabula rasa, barbara e infida, su cui imporre la civiltà occidentale, e il Sudest asiatico, in questo momento la regione in cui si registrano le più accese tensioni del globo, pareva (a torto) pacificata dalla presenza dell'uomo bianco. Come evidente, da allora moltissimo è cambiato. Specie il rango di Pechino, oggi unico attore potenzialmente in grado di porre fine alla *pax americana*, e le ambizioni europee, da tempo ridotte all'irrilevanza. Eppure molti principi enunciati da Mahan all'alba del XX secolo risultano assai attuali: dall'esigenza di proteggere il transito marittimo; alla lotta in corso tra i governi asiatici per accaparrarsi le risorse energetiche; fino all'impellenza per Mosca di accedere ai mari caldi. Un'analisi attenta della congiuntura internazionale in



¹ A. T. Mahan, *The Problem Of Asia And Its Effect Upon International Policies*, Little, Brown and Company, Boston, 1900.

cui fu dato alle stampe e delle previsioni contenute in *The Problem of Asia* ne certifica la persistente validità.

Il libro raccoglie tre lunghi articoli apparsi sulle riviste *Harper's New Monthly Magazine* e *The North American Review*, pensati come lavori indipendenti e raccolti in un volume unico dalla bostoniana casa editrice Little, Brown and Company. In particolare lo stratega scrisse i primi tre saggi tra l'autunno e l'inverno 1899, dopo essere rientrato in patria dal congresso della Pace dell'Aia cui aveva preso parte come membro della delegazione americana. Nell'agosto del 1900 terminò quello che sarebbe diventato il quarto capitolo, dall'impegnativo titolo "Effect of Asiatic Conditions upon World Politics", durante le ore finali dell'assedio dei Boxer alle rappresentanze diplomatiche di Pechino. E la quinta ed ultima parte, dedicata alla seconda guerra anglo-boera e pensata per dimostrare la ragionevolezza della posizione britannica, la concluse nel marzo del 1900. Per Mahan furono mesi segnati dalla centralità della questione asiatica e dal personale rapporto di amicizia con il segretario di Stato, John Hay, con il quale discusse a lungo della politica della Porta Aperta che nel settembre del 1899 il dipartimento di Stato rese in forma di appunti da inviare agli interlocutori europei.

All'epoca il continente asiatico era sconvolto da numerosi conflitti che ne stavano modificando radicalmente il volto. Gli imperi britannico e russo erano impegnati da decenni in una guerra d'ombre per la conquista dell'Asia Centrale, in quello che l'agente segreto inglese Arthur Conolly (1807-1842) definì *The Great Game*. Tra l'aprile del 1894 e il 1895 il Giappone dell'imperatore Meiji sbaragliò nella penisola coreana le forze armate cinesi, mostrando gli eccezionali progressi compiuti da Tokyo e lo stato di decomposizione sociale e militare in cui versava l'impero del Centro. Nel 1898 con la vittoria sulla Spagna e la conquista delle Filippine e di Guam, oltre che con l'annessione nello stesso anno delle Hawaii, gli Stati Uniti si trasformarono in una potenza pienamente asiatica. Infine nell'autunno del 1899 una milizia indigena composta da contadini e nullatenenti cinesi, curiosamente definiti "pugili" dai missionari statunitensi (*the boxers*), si ribellò contro l'ingerenza straniera e la penetrazione della religione cristiana. Così per difendere i loro interessi e l'incolumità del corpo diplomatico, gli otto principali governi occidentali – ovvero quelli che fino allo scorso marzo erano i membri del G8, con l'Austria-

Ungheria al posto del Canada – intervennero congiuntamente sedando i moti nel sangue (1901).

La natura feroce, e al tempo stesso militarmente primitiva, della rivolta dei Boxer convinse Mahan della staticità della civiltà orientale, irrimediabilmente condannata all'arretratezza e alla sottomissione. "As a rule, the Oriental, whether nation or individual, does not change. What has happened this year in China is just as likely, to recur in the East now as it was a thousand years ago, because the East does not progress"². Per questo a Pechino conveniva favorire i contatti con il "mondo evoluto", in modo da innescare il cambiamento. "To insist, in the general interest, by force if need be, that China remain open to action by European and



American processes of life and thought"³, scrisse Mahan, riprendendo il paternalistico tema del fardello dell'uomo bianco esposto pressoché in contemporanea da Rudyard Kipling (1899). L'annientamento dei Boxer da parte della cosiddetta alleanza delle otto nazioni, colpì il capitano new-

yorkese che negli articoli in questione immaginò la formazione di una lega interstatale investita del compito di mantenere l'ordine in Estremo Oriente.

Perché la Cina non era l'unico fattore della questione asiatica. L'impero del Centro era compreso in una regione che, a causa della cronica volubilità e delle straordinarie risorse economiche, catalizzava l'attenzione delle più influenti cancellerie del mondo. Siamo tra il trentesimo e il quarantesimo parallelo, immediatamente a Sud dell'impero rus-

² *Ibidem*, p. 152.

³ *Ibidem*, p. 174.

so e a nord dell'India britannica, in una cintura mediana che dal canale di Suez raggiunge la penisola coreana, attraversando l'Anatolia, la Mesopotamia, la Persia, l'Afghanistan, il Pamir, fino alla valle del Fiume Azzurro (Yangtze-Kiang).

“Between these two parallels are to be found [...] the most decisive natural features, and also political divisions the unsettled character of which renders the problem of Asia in the present day at once perplexing and imminent”⁴, proclamò Mahan. Come si intuisce, restavano fuori dalla zona calda il subcontinente indiano e l'Asia sudorientale, regioni che, al pari delle Americhe e dell'Africa, a suo avviso erano state pacificate dalla colonizzazione occidentale. Tra queste anche le Filippine statunitensi, affatto domate e già scosse dalla guerriglia indipendentista guidata da Emilio Aguinaldo.

A contendersi un posto al sole, secondo una classificazione smaccatamente antropologica delle relazioni internazionali, erano le potenze teutonico-marittime (Stati Uniti, Gran Bretagna, Germania), il Giappone, nazione orientale e talassica influenzata dalla cultura europea, e il terrestre impero zarista. Proprio la Russia, tendente per ragioni economiche e culturali ad inglobare nuovi territori e ad escludere i rivali dal commercio, era per Mahan l'unico attore tra quelli menzionati a coltivare aspirazioni di dominio.

“She (Russia, ndr) is deficient in means for advancing the welfare of her people [...] being so, it is natural and proper that she should be dissatisfied, and dissatisfaction readily takes the form of aggression”⁵.

Le forze zariste avevano già iniziato ad attaccare il continente asiatico dai fianchi, penetrando l'impero ottomano ad Ovest e la costa cinese ad Est, per garantirsi molteplici sbocchi ai mari caldi. Tra gli obiettivi vi era la conquista dell'istmo di Suez, la porta attraverso cui gli europei raggiungevano l'Oriente, di esclusiva competenza britannica, al pari del costruendo canale di Panama che invece sarebbe dovuto essere appannaggio degli americani.

Al contrario della Russia, le nazioni talassiche erano interessate esclusivamente al mantenimento dell'equilibrio, perché dedite al commercio e

⁴ *Ibidem*, p. 21.

⁵ *Ibidem*, p. 44.

perché la marina, con la sua limitata capacità di intervenire sulla terraferma, non rappresentava una minaccia per la libertà dei popoli⁶. “It is a reiterated commonplace that the interest of a commercial state is peace”⁷. I paesi europei, provenienti da un continente cristiano, culturalmente dinamico e “dai confini ormai imm modificabili”⁸, gli apparivano pressoché avulsi dalla logica della sopraffazione e dell’aggressione.

Gran Bretagna, Stati Uniti, Germania e Giappone, peculiare esempio di soggetto asiatico in via di occidentalizzazione, parevano fisiologicamente inclini ad unirsi in una coalizione difensiva, volta ad inibire lo zar e a proteggere i *global commons*. Lo scontro decisivo sarebbe esploso tra Gran Bretagna e Russia, massime espressioni di potenza navale e terrestre:

“The British and Russian territorial developments in Asia constitute the local bases, upon which depend not merely movement, peaceful or war-like, if such take place, but impulse to action, defensive or offensive felt by either nation”⁹.

E probabilmente sarebbe stato causato, in un retaggio tipico del *Great Game*, da un attacco contro i possedimenti *in loco* della regina Vittoria. San Pietroburgo, cui sarebbe stato concesso di espandersi in Manciuria, avrebbe dunque affrontato la risposta coesa dei leader teutonici.

A tal fine britannici e tedeschi dovevano appianare i contrasti, allora resi palesi anche dall’arruolamento di 1500 volontari prussiani tra le file degli afrikaner nella seconda guerra anglo-boera (1899). Mentre l’opinione pubblica statunitense doveva sostenere l’ammodernamento della marina e accettare l’alleanza con la Gran Bretagna, cui la popolazione di origine germanica ed irlandese guardava con estremo sospetto. Fu John Milton Hay (1838-1905), l’ex segretario privato di Lincoln che riteneva le divisioni etniche un freno al perseguimento dell’interesse nazionale, a chiedere all’irlandese Mahan di includere nel quarto articolo un appello agli immigrati affinché recidessero gli ancestrali legami con la madrepatria e sposassero la ragion di stato¹⁰.

⁶ *Ibidem*, p. 42.

⁷ *Ivi*.

⁸ *Ibidem*, p. 131.

⁹ *Ibidem*, p. 29.

¹⁰ Cfr. *Effect of Asiatic Conditions upon World Politics*, in *The Problem Of Asia*, op. cit.

D'altronde il momento storico richiedeva gesti *tranchant*. In ballo vi era il futuro della prima e forse unica globalizzazione compiuta della storia, finita nel frattempo nel mirino del dispotismo zarista. Dalla fine del XIX secolo l'avvento del motore a vapore, del telegrafo intercontinentale e della tecnologia senza fili stavano trasformando le (tele)comunicazioni, determinando un'accelerazione nel trasporto delle merci e una maggiore interdipendenza tra le regioni del globo.

“The world has grown smaller. Positions formerly distant have become to us of vital importance from their nearness”¹¹, aveva spiegato Mahan tre anni prima in *The interest of America in sea power, present and future*. Stando ai suoi calcoli, movimenti più veloci di merci e uomini avrebbero persuaso le potenze marittime a spendersi per regole condivise in grado di garantire uguali opportunità e di generare un periodo di benessere assoluto.

“Each alike will desire that it, individually, have its equal chance in the field, unhindered by the inimical influence of a foreign power [...] Nothing is more dreaded, nor will be more resented [...] than such interposition”¹².

In sintonia con l'idealizzata interpretazione americana della globalizzazione [tuttora riscontrabile in opere come *The world is flat* (2005) di Thomas Friedman (1953)¹³ in cui è perfino presente una matrice anti-geografica], lo stratega colse appieno la rilevanza del fenomeno, ma ne sopravvalutò le caratteristiche intrinseche e gli effetti sul sistema internazionale. Lo schema della Porta Aperta e il fervore tecnologico si trasformarono ai suoi occhi nella fonte del progresso e della concordia. Non immaginava che, in barba a qualsiasi cortesia di gilda, i concorrenti che percepivano come svantaggiose le condizioni del commercio avrebbero chiesto piuttosto l'intervento militare dei propri governi a salvaguardia dei loro affari. E che nel corso di pochi anni la decantata pace perpetua si sarebbe rivelata un'allucinazione tragicamente effimera.

¹¹ A. T. Mahan, *The interest of America in Sea Power, present and future*, Sampson Low, Marston & Company, London, 1897, p. 148.

¹² A.T. Mahan, *The Problem of Asia*, op. cit., pp. 33-34.

¹³ Cfr. T. L. Friedman, *The World Is Flat: A Brief History of the Twenty-First Century*, Farrar, Straus and Giroux, New York, 2005.

Peraltro nell'immediato le previsioni di Mahan sembrarono avverarsi, anche perché studiate dalla comunità scientifica del pianeta e spesso adottate dai decisori stranieri – russi, giapponesi, tedeschi, britannici – che le tradussero in azione. Come auspicato, sebbene fossero di fatto in guerra nell'Africa australe, il 16 ottobre del 1900 inglesi e tedeschi raggiunsero una tregua firmando a Londra l'accordo del Fiume Azzurro, con il quale si impegnavano a rispettare i dettami della Porta Aperta e ad impedire la divisione della Cina in sfere di influenza. Appena due anni dopo si materializzò il (parziale) ingresso del Giappone tra gli stati teutonici e deflagrò, per procura, il latente conflitto russo-britannico. Ponendo fine a decenni di splendido isolamento, il 30 gennaio 1902 l'esecutivo britannico guidato da Lord Salisbury (1830-1903) siglò con l'impero giapponese un'alleanza bilaterale che garantiva l'intervento delle truppe regie in una futura contesa russo-nipponica, seppure solo nel caso in cui altre nazioni si fossero alleate con San Pietroburgo.



La dinamica dell'inevitabile guerra russo-giapponese (1904-05) smentì però *"The Problem of Asia"*. Con l'attacco a Port Arthur lo stato maggiore del Sol Levante dimostrò di aderire al principio delle basi strategiche illustrato nel 1890 in *"The Influence of Sea Power Upon History"*¹⁴ e il

¹⁴ *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783* è stato tradotto in Giappone nel 1899, ma considerato troppo complesso nella sua versione integrale fu riscritto in maniera semplificata dal vice-comandante Ogasawara Nagari con il titolo di *Teikoku kaigun shiron* (Storia della marina imperiale). Cfr. S. Asada, *From Mahan to Pearl*

21 ottobre 1904 russi e britannici giunsero ad un passo dallo scontro armato, benché sul fronte europeo, quando per puro errore la Squadra zarista del Baltico affondò alcuni pescherecci inglesi al largo del Regno Unito dopo averli scambiati per torpediniere giapponesi. Ma fin da subito la Germania si schierò a fianco dello zar in funzione antibritannica, infischandosene della comune appartenenza teutonica che la doveva legare a Londra. Nel tentativo di acquisire maggiore influenza in Europa, i piroscafi carbonieri tedeschi rifornirono proprio il periplo della squadra baltica guidata dall'ammiraglio Zinovij Petrovič Rozhestvenskij (1848-1909) destinata a raggiungere il Pacifico, mentre i servizi segreti di Berlino supportavano in Estremo Oriente le manovre del viceammiraglio Stepan Makarov. E se è vero che la sconfitta sottrasse alla Russia il controllo della Manciuria e le impedì di guadagnare la valle del Fiume Azzurro, il trattato di Portsmouth (1905) fornì nuova linfa all'espansionismo giapponese che, invece di partecipare equamente al mantenimento dell'equilibrio, contribuì specie con l'annessione della Corea (1910) a destabilizzare la regione.

Il conflitto, prima vittoria in età moderna di una marina asiatica su un avversario europeo, oltretutto influenzò negativamente le élite statunitensi e secondo alcuni analisti sancì l'inizio della prima guerra fredda della storia Usa¹⁵. Nonostante gli appelli di Mahan, Stati Uniti e Giappone si scoprirono in aperta lotta per la supremazia nell'Oceano Pacifico e i rispettivi governi colsero l'occasione per incentivare la modernizzazione della marina. L'opinione pubblica americana sviluppò nei confronti dell'impero nipponico un sentimento di latente ostilità, la cosiddetta "*fear of yellow peril*", che avrebbe generato le leggi anti-immigrazione approvate da Hawaii e California, nonché la pubblicazione di alcuni tomi, solo apparentemente fantapolitici, riguardanti una possibile aggressione da parte giapponese. Su tutti *The Valor of Ignorance* dell'avventuriero autodidatta Homer Lea (1876-1912), in cui l'autore immaginava la futura invasione dei territori americani: prima le Filippine, le Hawaii e l'Alaska, quindi la costa occidentale degli Stati Uniti, Ca-

Harbor: The Imperial Japanese Navy and the United States, US Naval Institute Press, Annapolis, 2006.

¹⁵ Cfr. *The impact of the Russo-Japanese war*, a cura di R. Kowner, Routledge, Abingdon, 2007.

lifornia compresa¹⁶. Inizialmente deriso, Lea assurse a novella Cassandra nelle ore seguenti l'attacco a Pearl Harbor (1941).

Il più marchiano degli errori di valutazione ascrivibili a Mahan è tuttavia l'interpretazione dell'indole europea. Lungi dall'essere cristallizzati, i confini del Vecchio Continente avrebbero provocato lo scoppio di due guerre mondiali e, invece del Pamir o della Corea, fu l'Europa posta tra il Mar Baltico e il Mar Nero - l'*intermarium* del progetto antirusso elaborato dal maresciallo polacco Józef Piłsudski - a rappresentare per molto tempo il "problema" per eccellenza delle relazioni internazionali. Inoltre l'afflato autodistruttivo avrebbe messo fine all'influenza tedesca, francese e britannica nel continente asiatico.

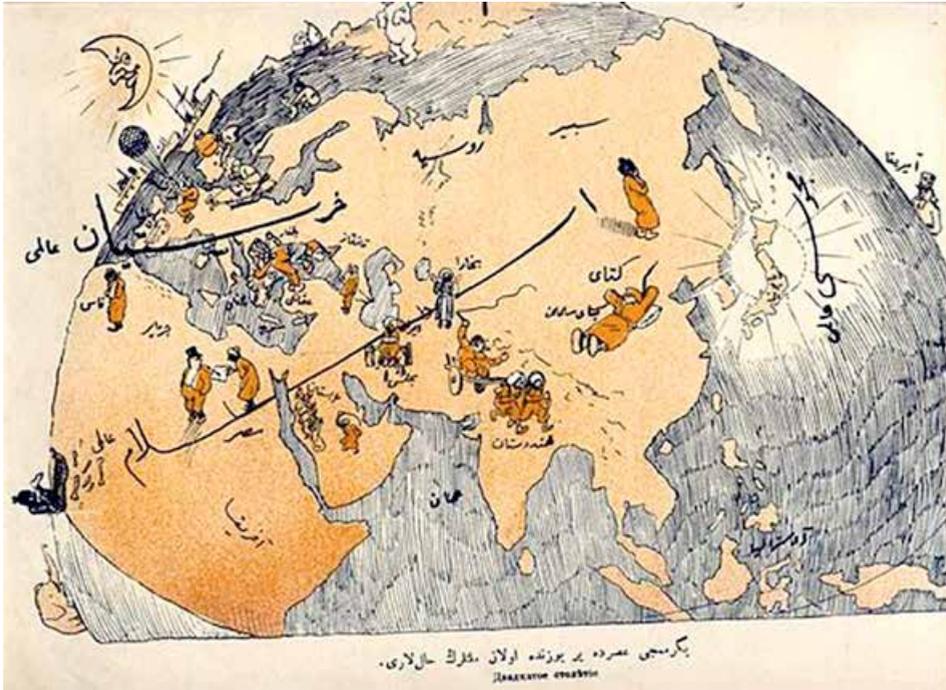
Più che in passato è dunque oggi, all'inizio del XXI secolo, che molte delle teorie raccolte in *The problem of Asia* hanno palese riscontro nella realtà. Due bombe atomiche più tardi, il Giappone è parte integrante del fronte occidentale; la Russia resta all'atavica ricerca di sbocchi sui mari caldi (il *rapprochement* in corso tra Stati Uniti e Turchia punta proprio a contenere l'espansione di Mosca nel Mar Nero); la Germania, pur senza disporre di alcuna presenza militare, è tornata ad essere il primo partner commerciale europeo della Cina. Rimane poi cruciale il controllo dei due principali istmi del globo. Come spiegato ad ottobre dall'assistente segretario alla Difesa Derek Chollet¹⁷, l'amministrazione Obama continua a versare oltre un miliardo di dollari in aiuti al regime egiziano anche perché consente alle navi statunitensi di attraversare il canale di Suez e Pechino negli ultimi mesi ha caldeggiato la costruzione del leggendario canale del Nicaragua nel tentativo di affrancarsi da quello di Panama, saldamente in mano statunitense.



Homer Lea

¹⁶ Cfr. H. Lea, *The Valor of Ignorance*, Harper and Brothers, New York - London, 1909.

¹⁷ Citato in E. Londono, "On Egypt aid, White House wants Congress to figure way to keep pipeline flowing", *The Washington Post*, 29/10/2013.



L'Asia, almeno ufficialmente, è tornata al centro della politica estera Usa. Nel 2011 il presidente Obama - americano perché nato nelle Hawaii annesse dal suo predecessore William McKinley (1843-1901) su suggerimento anche di Mahan¹⁸ - ha lanciato il perno asiatico con l'obiettivo di contenere l'ascesa della Cina. Finiti gli anni delle guerre preventive e delle invasioni (a)strategiche, Washington persegue l'instaurazione di una *balance of power* tra le più rilevanti nazioni asiatico-pacifiche (Cina, Giappone, Corea del Sud, India, Australia) che induca l'Impero del Centro ad occuparsi delle questioni continentali e a rinnegare le ambizioni planetarie. In pieno rispetto dell'ortodossia di Newport, la sfida tra Stati Uniti e Cina è imperniata sull'efficacia della marina. Washington, inten-

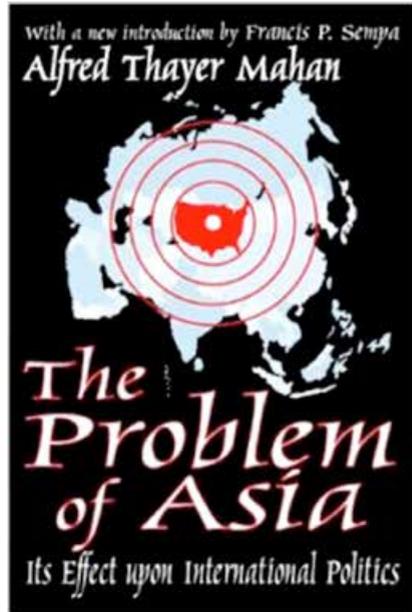
¹⁸ Cfr. *Naval War Board to John D. Long, August 15-20, 1898, Letters and Papers of Alfred Thayer Mahan*, a cura di Robert Seager II e Doris D. Maguire, in Naval Institute Press, Annapolis, 1975.

zionata a detenere la supremazia sulle vie marittime, assiste con apprensione allo sviluppo della capacità navale cinese e studi riservati del Pentagono collegano un possibile conflitto tra le due superpotenze proprio alla futura competitività della marina di Pechino.

Soprattutto in questa fase è convinzione diffusa che il destino del pianeta si deciderà in Asia. Qui vivono oltre quattro miliardi di persone sui sei miliardi totali che popolano la terra, nelle acque continentali transita oltre il 60% delle merci globali e nel 2012 per la prima volta i paesi asiatici hanno speso per la difesa più di quelli europei. Mai come adesso la profezia di Mahan era suonata tanto realistica:

“[In Asia] Such a struggle, as is implied in the phrase “natural selection”, involves conflict and suffering that might be avoided, only in part at least, by the rational process of estimating the forces at work”¹⁹.

Perché chi riuscirà a comprendere e quindi a volgere a proprio favore la questione asiatica, potrebbe dominare il sistema internazionale per molti anni a venire.



¹⁹ A.T. Mahan, *The Problem of Asia*, op. cit., p. 46.



La Battaglia dello Jutland vista da un economista Considerazioni sul saggio di Epicarmo Corbino

di Pierpaolo Meccariello ¹

In una giornata dedicata alla Battaglia dello Jutland pare giusto ricordare il contributo che agli studi sull'argomento fu dato da un personaggio d'eccezione, né storico né stratega navale, ma economista, portatore quindi di un punto di vista autonomo rispetto a quelli espressi dagli "addetti ai lavori".

Si tratta di Epicarmo Corbino, nome ben noto alla generazione del dopoguerra perché protagonista, con Luigi Einaudi, della politica di stabilizzazione economica che costituì la premessa del "miracolo" postbellico italiano².

Nato ad Augusta il 18 luglio 1890, il futuro economista manifestò, a quanto sembra, una vocazione marinara destinata tuttavia a non avere esito concreto. Riformato alla visita di leva per deficienza di statura, Corbino, conseguito il diploma di ragioniere,



¹ Ripubblichiamo qui, con alcuni aggiornamenti bibliografici e anche come affettuoso ricordo del Generale Pier Paolo Meccariello (1932-2008), già Presidente della Sism, il suo importante intervento alla "Giornata di Studio nel centenario della Battaglia dello Jutland", svoltasi il 6 giugno 2006, presso la Sala *Millevoi* del Circolo Ufficiali delle FF.AA. in Roma (Palazzo Barberini). Questo intervento, finora l'unico studio dedicato al volume pubblicato da Corbino nel 1933, fu da noi pubblicato nel *Quaderno Sism 2004-2005 Tsushima-Jutland*, Roma, Sism, 2006, pp. 183-193.

² V. Domenico Demarco, "Corbino, Epicarmo", in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 34, 1988. Duccio Cavalieri, "Epicarmo Corbino Twenty Years Later", Munich Personal RePEc Archive, 2004. *Un liberista scomodo* (raccolta di saggi di E. Corbino), Think Thanks edizioni, 2009.

dovette infatti accontentarsi di un impiego civile nell'amministrazione della Marina Mercantile. Nominato "applicato di porto di terza classe" nel 1911, prestò servizio presso le Capitanerie di Bari, Genova e Catania, sede nella quale, iniziata la Prima Guerra Mondiale, fu "militarizzato" con il grado di tenente, e poi iscritto nel ruolo del Corpo delle Capitanerie di Porto. Nel corso del conflitto fu destinato alla Spezia e, dopo l'armistizio, all'Ufficio di porto di Sebenico e nell'Isola di Lesina.



Lasciato il servizio alla fine del 1922, ottenne l'anno dopo, appena trentenne, la cattedra di Scienza delle finanze nell'Istituto Superiore Navale di Napoli, per raggiungere la fama già nel 1926 col trattato *Economia dei trasporti marittimi*, accreditandosi poi anche quale storico con la pubblicazione, nel corso degli anni '30, degli *Annali dell'economia italiana 1861-1914*. Nonostante l'importante ruolo politico e scientifico svolto durante il Ventennio fascista dal fratello, il fisico Orso Mario Corbino (1876-1937: "l'uomo dietro i ragazzi di via Panisperna"),

Epicarmo fu sempre coerentemente antifascista, legato a Benedetto Croce e Giustino Fortunato, e, nel campo dei suoi studi sui porti e la marina mercantile, non esitò a prendere posizione contro le politiche protezioniste e ad esprimere previsioni "disfattiste" sull'esito della seconda guerra mondiale che gli valsero non pochi problemi³.

³ V. Demarco, *op. cit.*: "Nel 1939 egli aveva compilato il capitolo dedicato ai Trasporti marittimi per il volume miscelaneo su *La situazione economica internazionale*, promosso dall'università commerciale "Bocconi" di Milano per dare continuazione alle *Prospettive economiche* di G. Mortara, emigrato in Brasile per motivi razziali. Invitato nel 1941 ad aggiornare per una nuova edizione del libro il suo capitolo, il C. lo fece tenendo conto delle vicende belliche e, con l'aiuto delle poche statistiche a disposizione in quel momento, stabilì il tonnellaggio rimasto in circolazione sotto le varie bandiere. Da questo studio appariva chiaro, a smentita dei bollettini di guerra, il progressivo assottigliamento del naviglio dell'asse Roma-Berlino e l'altrettanto progressivo aumento di quello anglo-americano. Ma assolutamente apocalittiche erano le previsioni sul dopoguerra, quando - secondo il C. - non vi sarebbero state più né una flotta tedesca, né una flotta giapponese, né una flotta italiana ma il monopolio assoluto della bandiera americana in tutti i mari. Il numero del *Giornale degli economisti* che pubblicò il suo scritto (*Gli effetti della seconda guerra mondiale sul naviglio mercantile e previsioni per il do-*

Corbino fu chiamato alla politica nel novembre del 1943, quando gli alleati imposero la cooptazione nel governo Badoglio, a Brindisi, di alcune personalità civili non legate al passato regime ma almeno formalmente indipendenti anche dai partiti del Comitato di Liberazione Nazionale, i quali avevano deciso di mantenere la pregiudiziale antimonarchica nei confronti della partecipazione all'esecutivo.

L'economista napoletano fu nominato sottosegretario (si preferì conservare la titolarità dei dicasteri ai ministri rimasti nella Roma occupata dai tedeschi) all'industria ed al commercio, e commissario per l'alimentazione, cariche che lo misero a confronto con due tra le principali emergenze del momento: la riattivazione del sistema produttivo ed i rifornimenti necessari per soddisfare le esigenze di vita essenziali della popolazione.

Col trasferimento a Salerno e l'ingresso nella compagine governativa di alcuni dei partiti antifascisti, Corbino conservò l'incarico (col titolo di ministro, essendo stati revocati i precedenti titolari) fino alla liberazione di Roma, per esser poi chiamato a far parte, nel dicembre del 1945, del primo governo De Gasperi, quale responsabile del Tesoro. Mantenne lo stesso incarico nel successivo gabinetto, costituito nel luglio del 1946 dopo la proclamazione della repubblica, benché il Partito Liberale, di cui era esponente, avesse rifiutato di farne parte, per effetto di una nuova pregiudiziale, questa volta di segno antirepubblicano.

In realtà Corbino, pur avendo una collocazione politica precisa, era soprattutto un tecnocrate di grande prestigio, in grado di affrontare senza incertezze l'impopolarità derivante dalle severe misure necessarie per arrestare la spirale dell'inflazione, impopolarità che, una volta raggiunto il risultato della stabilizzazione monetaria, gli costò, già nel settembre del 1946, le dimissioni e, in pratica, la fine della carriera politica.

poguerra, n. s., IV [1942], n. 3-4, pp. 109-118) fu sequestrato e l'autorizzazione alla pubblicazione del periodico fu revocata. Fortunatamente a Roma fu deciso di considerare lo scritto un gesto d'incoscienza di uno "squilibrato"; e il C. se la cavò con la revoca dell'incarico di elementi di statistica e statistica marittima presso l'Istituto superiore navale di Napoli, che ricopriva dal 1924".

Membro dell'assemblea costituente, fu deputato per il Partito Liberale fino al 1953, ed ebbe ancora modo di produrre nel 1962, in occasione delle celebrazioni per il centenario dell'Unità, una sintesi esemplare della storia economica contemporanea italiana.

L'area di competenza professionale del Corbino docente e studioso comprendeva, come si è visto, l'economia dei trasporti marittimi e la storia economica generale. Per i settori contigui della strategia e della storia navale egli aveva quindi un interesse "amatoriale", al servizio del quale pose una capacità di ricerca e di analisi di prim'ordine. Il risultato di questa coincidenza è un volume pubblicato da Giuffrè nel 1933, *La battaglia dello Jutland vista da un economista*, basato quasi esclusivamente sull'abbondante letteratura sull'argomento, prodotta in Gran Bretagna, Germania, Francia e naturalmente in Italia nel corso degli anni '20. L'opera di un dilettante, quindi, ma di spessore tale da meritare l'attenzione di un lettore come Antonio Gramsci⁴.



⁴ A. GRAMSCI, *Quaderni dal carcere*, XXX, *Note sul Machiavelli*, Torino, Einaudi, 1954, p. 220: "E' da rivedere la descrizione della battaglia del Jütland fatta da Winston Churchill nelle sue Memorie di guerra. Appare da essa come il piano e la direzione strategica della battaglia da parte del comando inglese e di quello tedesco siano in contrasto con la raffigurazione tradizionale del carattere dei due popoli. Il comando inglese aveva centralizzato "organicamente" l'esecuzione del piano nella nave ammiraglia; le unità della flotta "attendevano ordini" volta per volta. Il comando tedesco invece aveva spiegato a tutti i comandi subalterni il piano strategico generale e aveva lasciato alle singole unità quella certa libertà di manovra che le circostanze potevano richiedere. La flotta tedesca si comportò molto bene. La flotta inglese invece fu impacciata, corse molti rischi, ebbe gravi perdite, e nonostante la sua superiorità, non poté conseguire fini strategici positivi: a un certo punto l'ammiraglio perdette le comunicazioni con le unità combattenti e queste commisero errori su errori (sulla battaglia dello Jütland ha scritto un

Il libro non contiene niente di nuovo dal punto di vista della descrizione degli avvenimenti⁵, dei quali fornisce però una chiave di lettura originale, così espressa dallo stesso autore nella prefazione:

“Si suole sempre giudicare, in economia, l’opera dei capitani dell’industria, del commercio e della finanza dai risultati da essi raggiunti, e che sono visibili attraverso i profitti delle loro aziende, considerati in un lungo periodo di tempo. Ciascuno di questi condottieri della vita economica ha, però, a sua disposizione mezzi che, anche quando sono assai grandi, sono sempre relativamente modesti in confronto di quelli che possono essere messi a disposizione di un ammiraglio”.

E dopo ave ricordato le mastodontiche dimensioni delle forze che si trovarono di fronte nello Jutland - la Grand Fleet e la Hochseeflotte - si pone il quesito la risposta al quale costituisce l’obiettivo della sua ricerca: “quale è stato il rendimento di questi mezzi?”.

Come tutti sanno, la battaglia di cui ci occupiamo fu molto più che uno scontro di forze navali. Tra il 31 maggio ed il 1° giugno 1916 nelle acque del Mare del Nord, infatti, giunse al “momento della verità” un processo di competizione economica tra i più significativi nell’Europa Occidentale. Fino al 1890 la Germania era stata impegnata nella costruzione del proprio ruolo di grande Potenza continentale, e quindi nel rafforzamento dell’esercito. L’ascesa al trono di Guglielmo II nel 1888, e l’uscita di scena di Bismarck due anni dopo, segnarono l’ingresso dell’Impero nella grande competizione globale, quello che Fritz Fischer definì “l’assalto al potere mondiale”⁶. Una scelta strategica che implicava il confronto diretto con la potenza marittima egemone, l’Impero britannico, e con il suo principale elemento di forza, la Royal Navy.

La serie di conflitti regionali che segnarono gli ultimi anni della lunga pace europea - le guerre cino-giapponese (1895), ispano-americana

libro Epicarmo Corbino)”. Critiche in seguito confermate dal classico studio di A.J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher Era*, vol. I, *The road to War*, London, 1961.

⁵ La prima monografia sulla battaglia (considerata come il “raccolto” della buona “semina” fatta dalla Royal Navy) è probabilmente quella del comandante e deputato inglese Carlyon Wilfroy Bellairs (1871-1955), *The Battle of Jutland. The Sowing and the Reaping*, London, Hodder and Stoughton, 1919.

⁶ F. Fischer, *Assalto al potere mondiale. La Germania nella guerra 1914-1918*, Torino, Einaudi, 1965.

(1898), angloboera (1899-1901), russo-giapponese (1905) - aveva d'altra parte confermato le convinzioni correnti circa il ruolo determinante delle Marine da guerra come strumento di una politica che, per essere mondiale, presupponeva la capacità di proiettare potenza ai quattro angoli del pianeta.

La creazione dal nulla, nella Germania imperiale, di una flotta d'alto mare in grado di mettere in discussione il ruolo egemone della Royal Navy, e lo sforzo di quest'ultima per conservarlo impegnarono così, per oltre vent'anni, la ricerca scientifica e tecnologica, l'apparato industriale, le scuole ed i centri di produzione del pensiero e della dottrina navali, oltre, ovviamente, ai bilanci militari delle due maggiori Potenze economiche del continente.

Fu una competizione serrata, con ricadute indubbiamente positive sullo sviluppo della grande industria in entrambi i Paesi, ed effetti di trascinamento su quello delle altre "grandi Potenze", come la Francia e la Russia, o di quelle che aspiravano a diventarlo, come il Giappone, gli Stati Uniti e, fatte le debite proporzioni, l'Italia.

Si trattava come è evidente, dell'aspetto più immediatamente percettibile - anzi, ostentabile - di una vera e propria guerra economica, combattuta con due principali strumenti difensivi, la protezione doganale ed il sostegno della grande industria mediante l'impiego di risorse del bilancio pubblico. Sotto quest'ultimo aspetto, il settore degli armamenti navali appariva evidentemente come il più ricco di prospettive.

Alla fine del XIX secolo, infatti, la quantità delle risorse umane disponibili era ancora l'elemento decisivo per la valutazione delle forze terrestri, la cui efficienza era quindi misurata essenzialmente dalla disponibilità di riserve addestrate e dalla capacità di trasformarle rapidamente in forza combattente mediante le operazioni di mobilitazione e di radunata.

La tecnologia degli armamenti trovava opportunità di sviluppo quasi soltanto nel campo delle artiglierie, perché motorizzazione ed aviazione muoveranno i loro primi passi nel primo decennio del secolo successivo, come l'elettronica delle radiocomunicazioni e la chimica degli esplosivi e dei gas.

La grande industria trovava invece nelle necessità della Marina da guerra risposte immediate in settori che, nell'ottica di allora, venivano ri-

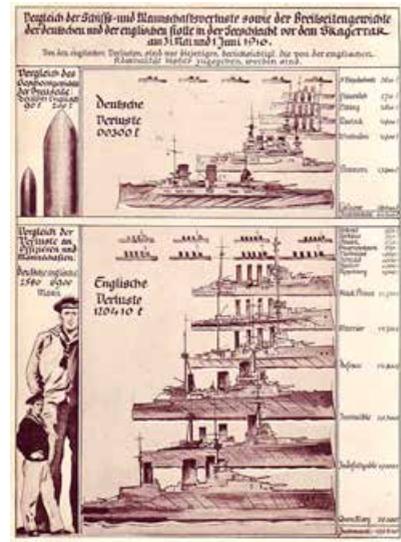
tenuti strategici per lo sviluppo, quali la siderurgia e la meccanica. Negli stessi anni, poi, il passaggio alla propulsione mediante l'uso di combustibili liquidi stava rivoluzionando la logistica navale, con implicazioni evidenti sul sistema delle basi, e quindi sulla politica internazionale.

Quanto alla politica interna, il processo di concentrazione industriale stava dando vita a soggetti in grado di agire direttamente sui centri di decisione istituzionali, riducendo progressivamente le necessità di mediazione da parte delle forze politiche tradizionali. Evoluzione questa che nella Germania guglielmina era agevolata, come è noto, dalla concentrazione del potere esecutivo nella mani del cancelliere, e dalla riserva imperiale in materia di politica estera e di politica militare.

Gli effetti del nuovo indirizzo furono resi evidenti all'opinione internazionale dal moltiplicarsi della presenza tedesca nelle aree sensibili del pianeta, dall'Africa al Medio ed Estremo Oriente, all'America Latina, dovunque ancora vi fosse spazio, senza rifiutare il confronto con le grandi potenze custodi dello *status quo*. Un dinamismo che postulava la disponibilità di uno strumento navale all'altezza dei nuovi compiti.

La Kaiserliche Marine aveva fino ad allora assolto essenzialmente compiti di difesa delle coste nazionali e di controllo di bacini ristretti, il Baltico ed il Mare del Nord, e l'inaugurazione, nel 1895, del Canale di Kiel, grazie al quale divenne possibile il travaso di forze tra i due, fu il momento emblematico di questa strategia navale da grande Potenza terrestre.

La creazione di uno strumento in grado di affrontare il passaggio ad obiettivi di respiro oceanico fu affidata ad Alfred von Tirpitz, ministro della Marina nel 1897 dopo una carriera di comandante di siluranti, non la più consona per il futuro fondatore della poderosa Hochseeflotte destinata a reggere il confronto con la Royal Navy.



Entrò così in scena il primo dei protagonisti della competizione, l'altro essendo il suo omologo britannico John Fisher, primo lord del mare nel 1904. Furono accomunati da un singolare destino, al momento del confronto erano entrambi usciti di scena, e le rispettive flotte furono condotte alla battaglia da altri, ma fu loro possibile vedere “come andò a finire”, e partecipare alle relative polemiche.

Il capolavoro politico di von Tirpitz fu, è noto, la legge navale del 1898. Accordata l'approvazione parlamentare ad un determinato schema di ordinamento della flotta, il Reichstag si trovò vincolato a stanziare annualmente i fondi necessari per realizzarlo, consentendo sia allo Stato Maggiore che alle imprese di programmare con relativa sicurezza lo sviluppo dello strumento navale. E la funzione del decisore militare - nell'ambito di quello che era ormai un esempio di moderno “complesso militare-industriale” - è messa in evidenza dall'economista Corbino con un paio di citazioni tratte dalle memorie dell'ammiraglio:



“Al Reichstag mi è stata sempre rimproverata la mia attitudine verso l'industria privata e gli altri fornitori. Vi si vedevano con occhio geloso i grandi ordini dati all'industria privata; e poiché l'avvenire pareva volto al socialismo di Stato, si pendeva piuttosto per il principio delle officine di Stato. E tuttavia, anche per le guerre future, tendere all'eccesso il meccanismo dello Stato e comprimere lo sforzo privato sarebbero errori che provocherebbero le crisi più gravi”.

E per quel che riguarda la responsabilità delle decisioni:

“Quando si è trattato di compiti che domandavano dei risultati positivi, io non ho mai visto delle commissioni fare opera utile. Esse fanno piuttosto opera di critica. Con esse la responsabilità si evapora; esse mi-sconoscono la distanza enorme che separa l'idea dalla realizzazione”⁷.

⁷ E. Corbino, *La battaglia dello Jutland vista da un economista*, Milano, Giuffrè, 1933, pp. 32-33.

A Corbino non sfuggono taluni vantaggi che a von Tirpitz derivarono da condizioni di partenza apparentemente sfavorevoli. Fu abbastanza facile, ad esempio, aver ragione, per le sue piccole dimensioni, della modesta burocrazia tecnica ed amministrativa della vecchia Marina imperiale. Ed il personale reclutato con la coscrizione obbligatoria portava all'interno della Marina alcune delle caratteristiche tipiche della società tedesca, l'alto livello di scolarità, l'abitudine all'organizzazione ed alla disciplina del lavoro, una grande nave non era in fondo qualcosa di molto diverso da una moderna officina industriale.

Punti a favore rispetto alla Royal Navy, nella quale il reclutamento volontario non sempre portava a bordo i migliori, anche se la coscrizione implicava il rischio di diffusione delle idee socialiste, sulle navi come nelle fabbriche.

Quanto ai quadri, soprattutto tecnici, ancora una citazione dalle memorie di von Tirpitz: "Sin dal primo giorno io mi sforzai di migliorare la situazione dei tecnici e di preparare il loro reclutamento. Cercai di fare la loro conoscenza e scelsi coloro che avevano le qualità volute per diventare dei costruttori. Essi erano relativamente rari, e poiché non potevano essere generosamente pagati finivano presto con il passare al mondo degli industriali".

Come tutte le Marine del pianeta, la vecchia Kaiserliche aveva nei confronti del modello britannico un atteggiamento reverenziale, corroborato da una tradizione di alleanza disuguale lunga un secolo, in funzione (piuttosto vagamente) antifrancese ed antirusa.

Una situazione psicologica che non deve esser stato facile ribaltare. La Royal Navy aveva seguito con attenzione l'evoluzione della politica navale tedesca, senza tuttavia farsene impressionare più di tanto, garantita come era dalla dissimmetria di potenza sancita dal principio del *two powers standard* a livello mondiale, e, per quanto riguarda la diretta concorrente, da una relatività di 4 a 1 per il complesso delle forze, che diventava di quarantotto a sedici per le corazzate.

Nei primissimi anni del nuovo secolo, poi, la cornice di sicurezza imperiale era stata rafforzata dal nuovo sistema di relazioni internazionali, caratterizzato dall'avvicinamento britannico alla Francia, alla Russia, al

Giappone ed anche all'Italia, malgrado la permanenza formale di quest'ultima nella Triplice.

Ma proprio in questo contesto, la superiorità strategica derivante da un rapporto di forze così marcatamente favorevole fu in parte annullata proprio dall'azione del capo responsabile della Royal Navy, John Fisher.

Fisher fu un personaggio discusso sotto una quantità di punti di vista che qui è inutile ricordare, per fermare l'attenzione sulla decisione che fu al centro delle polemiche postbelliche, proprio per l'immediata incidenza che ebbe sulla competizione anglo-tedesca. Si tratta della realizzazione del progetto di grande corazzata monocalibro (la *Dreadnought*), che ebbe effetti dirimpenti sui programmi di costruzioni di tutte le Marine del mondo. Una vera e propria rivoluzione, tale da rendere improvvisamente obsoleti quelli che erano considerate i nuclei forti delle flotte da battaglia, ed impose una revisione radicale sia delle concezioni tattiche che dei criteri costruttivi, implicando una diversa valutazione dei parametri tradizionali, nella quale assumevano preminenza la velocità e la potenza di fuoco, ovviamente a detrimento della protezione.

Nella competizione diretta, la decisione ebbe l'effetto di annullare in un sol colpo il vantaggio derivante alla Royal Navy dalla relatività di cui si è detto, e di portare entrambi i concorrenti ai nastri di partenza, in condizioni di parità. Per questo motivo (e per altri di minor peso) la totalità, o quasi, degli storici navali esprime un giudizio fortemente negativo nei confronti di Fisher, un irresponsabile che per affermare una propria concezione della guerra sul mare non avrebbe esitato a danneggiare in modo grave lo strumento che gli era stato affidato, impedendogli di conseguire nel conflitto che stava per iniziare il successo decisivo che la superiorità di partenza gli avrebbe assicurato⁸.

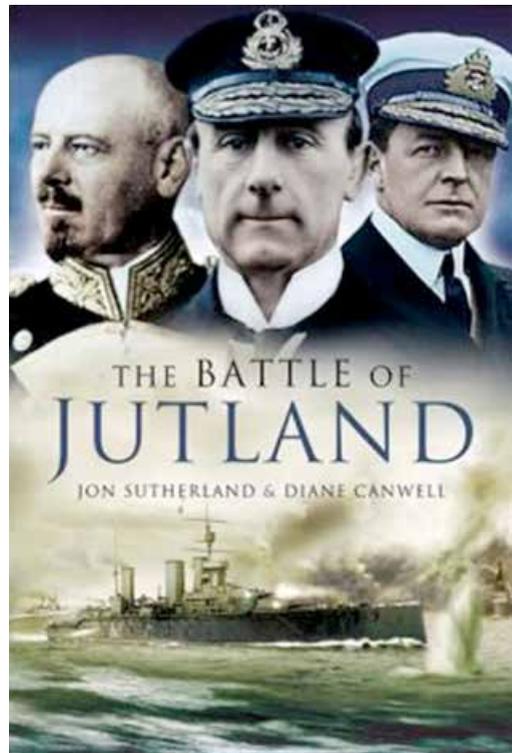
Il giudizio dell'economista è diverso, ed a mio avviso interessante. La decisione di Fisher sulle dreadnoughts fu, secondo Corbino una scelta strategica, fondata proprio sulla previsione degli effetti che l'azzeramento delle posizioni di partenza avrebbe avuto sulle relatività navali a livello mondiale, ed in particolare sulla competizione anglo-tedesca. Un ragio-

⁸ Valga per tutti A. Santoni, *Da Lissa alle Falkland*, Milano, Mursia, 1987, p. 65 e Id., *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1993, p. 59 e ss.

namento, quello dell'autore, che credo risenta in modo abbastanza evidente delle teorie sull'innovazione di Schumpeter, familiari agli economisti degli anni '30.

Il primo lord del mare, in sostanza, si sarebbe comportato come l'imprenditore che, introducendo nel processo produttivo una innovazione (tecnologica o di altra natura) pone repentinamente "fuori mercato" i concorrenti, acquisendo un vantaggio la cui ampiezza e durata nel tempo dipendono dalla capacità di reazione dei concorrenti stessi.

Si sarebbe trattato, in altri termini, di un "rischio calcolato". I danni provocati alla Royal Navy dalla perdita della superiorità derivante dall'obsolescenza della componente più significativa della flotta, nella valutazione di Fisher, sarebbero stati compensati grazie alla capacità del sistema industriale britannico di sostituire rapidamente le vecchie unità. In ogni caso, i danni sarebbero risultati minori di quelli arrecati all'avversario, obbligato a insistere nella competizione partendo in ritardo, e sostenendone i relativi costi (compresi quelli aggiuntivi del necessario ampliamento del Canale di Kiel, appena inaugurato, per consentire il passaggio delle nuove corazzate di maggiori dimensioni). La gara navale diventava quindi una competizione tra due sistemi industriali, nella quale l'ammiraglio inglese contava sulla maggiore efficienza del proprio. Una scelta razionale, quindi, e non il frutto di una convinzione caparbia nella bontà delle proprie idee, ma pur sempre un azzardo.



I fatti dimostrarono che il sistema tedesco fu in grado di reggere il confronto, sostenendo il costo dell'innovazione, nelle sue molte componenti anche di natura non economica. Ed il risultato finale fu l'ingresso nel conflitto della Marina britannica con un margine di superiorità, rispetto a quella tedesca, di gran lunga minore di quello precedente il 1904, il che condizionò l'intera condotta della guerra sul mare.

Ma questo è quanto succede nelle competizioni economiche, dove l'innovazione può condurre al successo decisivo di uno dei contendenti, ma anche sfociare in situazioni di stallo. Il rovescio della medaglia della competizione, come è facile intuire, fu un imponente consumo di ricchezza, sottratta ai consumi ed agli investimenti civili ma soprattutto (secondo l'ottica di allora) al potenziamento dell'altra componente dello strumento militare, quella terrestre. E quanto l'utopia navale fosse costata all'Esercito imperiale (e quindi al fallimento del piano Schlieffen, e così via recriminando) divenne uno degli argomenti preferiti delle polemiche sulle cause della sconfitta nella Germania postbellica.

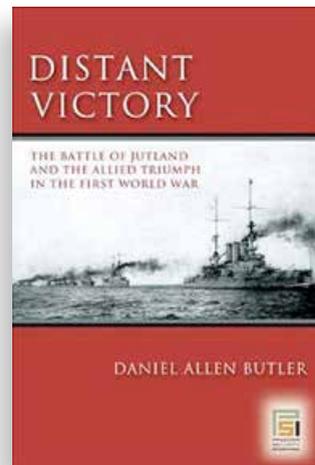
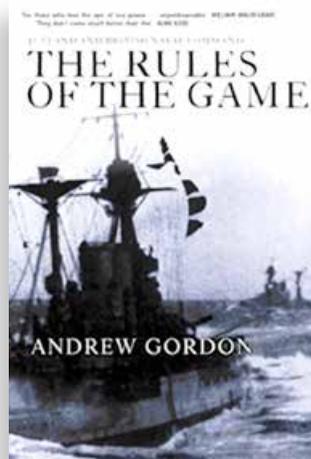
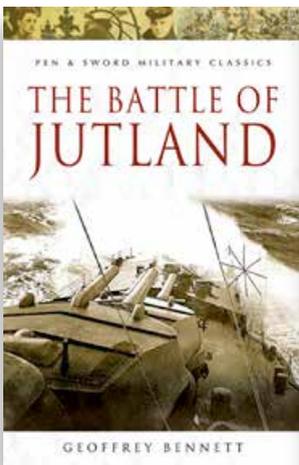
La formazione scientifica e l'esperienza professionale di Corbino farebbero supporre, a questo punto, una valutazione dei risultati ispirata ad una filosofia di tipo quantitativo, del genere poi venuto di moda intorno alla metà del XX secolo.

L'economista siciliano ci riserva però una sorpresa. Dopo una ricostruzione degli avvenimenti piuttosto minuziosa - circa i due terzi del volume - egli enuncia infatti una serie di valutazioni basate sugli effetti che l'esito della battaglia ebbe sullo sviluppo della guerra marittima, traendone conclusioni di natura strategica non condizionate da elementi di tipo economicistico.

Nello Jutland le due forze avversarie si cercarono per giungere allo scontro decisivo, come era nella tradizione nelsoniana, e come era avvenuto nella recente esperienza di Tsushima. Ma una volta giunte a contatto, un combattimento iniziale delle rispettive formazioni di incrociatori fu seguito, nella notte tra il 31 maggio ed il 1° giugno 1916, da una serie di azioni confuse da entrambe le parti, al termine delle quali il viceammiraglio Reinhard Scheer, comandante della Flotta d'Alto Mare, considerò un successo l'essere riuscito a riguadagnare la propria base con perdite accettabili e comunque inferiori a quelle inflitte al nemico, mentre il suo

avversario sir John Jellicoe ritenne di aver vinto la battaglia essendo rimasto “padrone del mare” al termine dello scontro.

A metà giugno la Grand Fleet era di nuovo in condizioni di riprendere il mare, ed in agosto anche quasi tutte le unità tedesche erano tornate in efficienza. Il 18 di quel mese Scheer uscì per bombardare Sunderland sulla costa orientale britannica, Jellicoe accettò la sfida, ma le due formazioni non riuscirono ad incontrarsi e dopo azioni di fuoco e di siluramento isolate ciascuna tornò alla propria base.



Quel giorno, secondo Corbino, ebbe termine la guerra delle grandi navi nel Mare del Nord. La Flotta d’Alto Mare sarebbe salpata ancora nell’aprile 1918 per un’azione altrettanto infruttuosa, ed un’uscita in massa sarà progettata per “finire in bellezza” alla fine di ottobre. Ma gli equipaggi si sarebbero ammutinati e la rivolta di Kiel segnerà l’inizio della rivoluzione spartachista. La Battaglia dello Jutland, dunque, non si concluse con la distruzione di una forza navale da parte di una avversaria più forte, più fortunata o meglio condotta. Dopo il successo tattico contro gli incrociatori, l’obiettivo strategico di Scheer diventa la salvezza della propria forza navale, anche a costo di abbandonare alcune unità isolate.

Da allora, ristabilito il mito dell’invincibilità della Royal Navy, la Flotta d’Alto Mare si adatterà al ruolo di *fleet in being*, l’opposto di quanto aveva per essa preconizzato il suo fondatore, von Tirpitz. In ottobre la guerra sottomarina al traffico atlantico assumerà priorità assoluta ed agli equipaggi dei sommergibili saranno destinati i comandanti, gli ufficiali

ed i marinai migliori, sottraendoli alle grandi navi ormai condannate all'impotenza. E l'inazione forzata sarà il terreno di coltura per la diffusione del germe della rivolta⁹.

Dal punto di vista britannico, la distruzione della flotta avversaria, alla quale Jellicoe rinunciò, avrebbe potuto avere conseguenze decisive per lo sviluppo della guerra per due aspetti:

- l'acquisizione della libertà d'azione della Royal Navy nel Baltico avrebbe potuto avere effetti di portata incalcolabile sull'evoluzione della situazione politico-militare in Russia nel corso del 1917;

- perdite significative, soprattutto di personale, avrebbero potuto impedire alla Marina imperiale di sviluppare la guerra sottomarina, almeno nelle dimensioni di massa che invece assunse, ed avrebbero potuto comunque accelerare il collasso morale degli equipaggi.

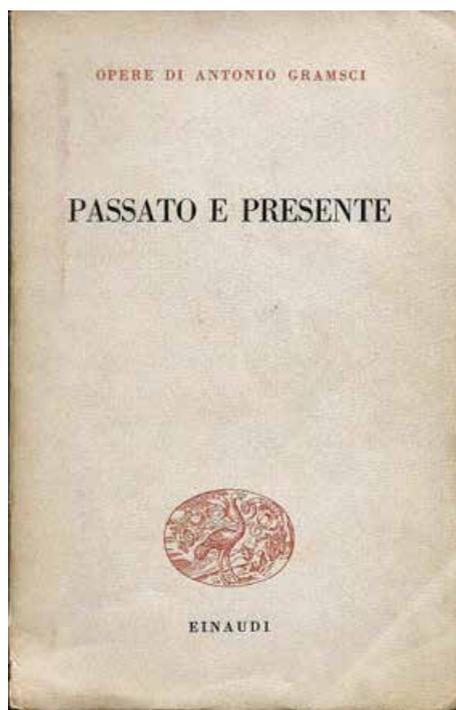
Ma si tratta di congetture, osserva Corbino, anche se provenienti fonti autorevoli, come Churchill, molto critico nei confronti dell'ammiraglio inglese. Messe da parte le ipotesi circa il futuro sviluppo della guerra - base di giudizio opinabile - Corbino contesta la valutazione dello Jutland come battaglia "indecisa", avanzata da molti commentatori suoi contemporanei. Benché la Grand Fleet abbia subito perdite maggiori, il confronto fu vinto dagli inglesi, che costrinsero la flotta avversaria ad una funzione statica per la quale non era preparata, pur disponendo di materiale tecnicamente superiore, e di uomini almeno altrettanto addestrati, ed alla fine proprio di questi provocarono il crollo. In sostanza, lo Jutland fu una vittoria i cui effetti furono evidenti il 21 novembre 1918, quando la Hochseeflotte, dopo che gli equipaggi si erano rifiutati di prendere il mare per lo scontro finale, fece rotta su Scapa Flow alzando bandiera bianca.

⁹ La questione degli ammutinamenti nelle flotte del XX secolo dal 1905 al 1950 (russa, tedesca, italiana, francese, inglese, australiana, cilena, americana, indiana, cinese, canadese) è tuttavia molto più vasta e complessa, ed è oggetto di una vasta letteratura. Cfr. Leonard F. Guttridge, *Mutiny: A History of Naval Insurrection*, Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1992. Christopher M. Bell and Bruce A. Elleman (Eds), *Naval Mutinies of the Twentieth Century: An International Perspective*, Cass Series: Naval Policy and History, Routledge, 2004.

Le quistioni navali

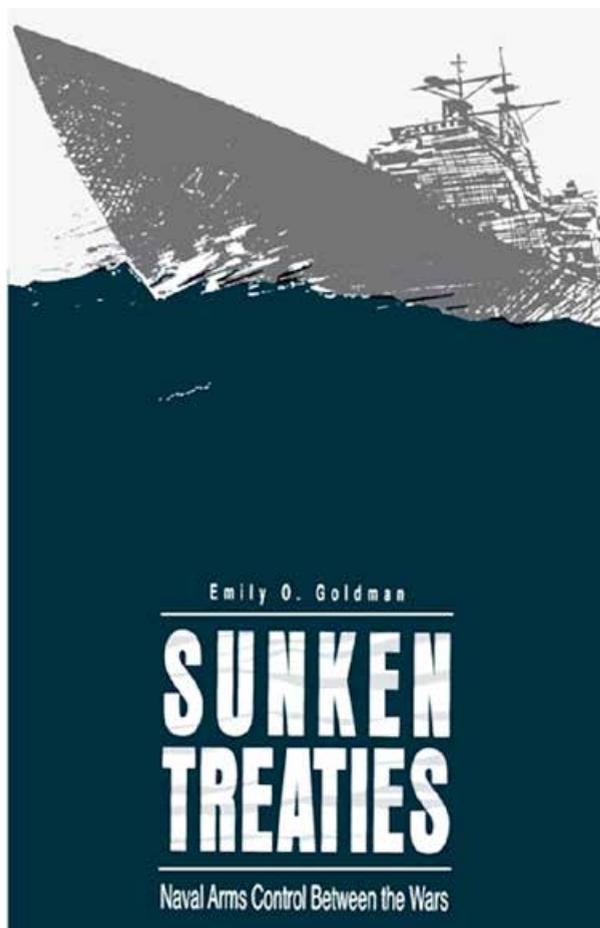
di Antonio Gramsci¹⁰

Differenze tra gli armamenti terrestri e quelli marittimi: quelli marittimi sono difficilmente nascondibili; ci possono essere fabbriche d'armi e munizioni segrete, non ci possono essere cantieri segreti né incrociatori fabbricati in segreto. La "visibilità", la possibilità di calcolare tutto il potenziale navale, fa nascere le quistioni di prestigio; cioè trova la sua massima espressione nella flotta di guerra, quindi le lotte per la parità tra due potenze: esempio classico, Inghilterra e Stati Uniti. In ultima analisi la base della flotta, come di tutto l'apparato militare, è posta nella potenzialità produttiva e in quella finanziaria dei vari paesi, ma le quistioni vengono poste su basi "razionalistiche".



¹⁰ Antonio Gramsci, Quaderni dal carcere, Q. VIII, *Passato e Presente*, Torino, Einaudi, 1954, pp. 2011-212. La nota si riferisce al concetto di "parità navale", principio che fui alla base del disarmo e controllo degli armamenti come veniva concepito nell'era pre-nucleare, e che portò alle conferenze e ai trattati navali di Washington (1921-22) e di Londra (1930 e 1935-36). E' da notare che nella prospettiva geo-storica di Gramsci il vero nodo implicito nella parità navale era il rapporto tra Stati Uniti e Inghilterra, e il potenziale "assorbimento" dell'intero impero britannico da parte americana. Cfr. Erik Goldstein and John H. Maurer (Eds), *The Washington Conference, 1921-22: Naval Rivalry, East Asian Stability and the Road to Pearl Harbor*, Frank Cass, 1994. Emil O. Goldman, *Sunken Treaties: Naval Arms Control Between the Wars*, Penn State Press, 2010.

L'Inghilterra mette in vista la sua posizione insulare e la necessità vitale per lei di mantenere permanentemente i collegamenti con i domini per l'approvvigionamento della sua popolazione, mentre l'America è un continente che basta a se stesso, ha due oceani uniti dal canale di Panama,



ecc. Ma perché uno Stato dovrebbe rinunciare alle sue superiorità strategiche geografiche, se queste gli diano condizioni favorevoli per l'egemonia mondiale? Perché l'Inghilterra dovrebbe avere una certa egemonia su una serie di paesi, basata su certe sue tradizionali condizioni favorevoli di superiorità, se gli Stati Uniti possono essere superiori all'Inghilterra e assorbirla con tutto l'impero, se possibile? Non c'è nessuna "razionalità" in queste cose, ma solo questioni di forza, e la figura del sor Panera che vuole infilzare l'avversario acquiescente è ridicola in tutti i casi.

La Marina britannica e gli incrociatori “pesanti” della classe “County”

di Pier Paolo Ramoino

Politica e incrociatori

Al termine della Prima Guerra Mondiale la *Royal Navy* era certamente la prima marina del mondo e con i suoi oltre novanta incrociatori era in grado di esercitare il Potere Marittimo tramite una diffusa presenza navale nelle aree d'interesse del suo vastissimo Impero coloniale e di mantenere una capacità di gestire operazioni di “diplomazia navale” o, come meglio si diceva allora, di *gunboat diplomacy* a sostegno della sua politica estera.

Prima e durante il conflitto proprio l'incrociatore si era rivelato l'unità navale maggiormente idonea a svolgere in pace ed in guerra un vasto numero di missioni senza dover impiegare le troppo costose e spesso politicamente impegnative Navi da Battaglia. Ma qual era nel 1919 la possibile futura minaccia che l'Impero Britannico doveva affrontare per mare? La risposta che l'Ammiragliato si dava a questo abbastanza semplice domanda era anch'essa semplice: la flotta distribuita nei “sette mari” doveva proteggere il commercio britannico, mantenere la stabilità internazionale ed intervenire nelle colonie in caso di possibili rivolte. Gli incrociatori, permanenti testimoni della volontà inglese di presenza mondiale, dovevano essere soprattutto numerosi anche se non particolarmente moderni. Il numero delle unità di questo tipo in servizio o di prossima immissione negli inventari¹ della *navy* sembrava quindi lasciare abbastanza tranquilli i Lord dell'Ammiragliato. Ma Americani e Giapponesi non accettavano questa situazione politico-militare e, pur con qualche esitazione, sembravano voler continuare la corsa degli armamenti navali, che poteva ragionevolmente fermarsi solo con un accordo internazionale.

¹ Alla fine del conflitto il Governo Britannico non ostante la crisi che stringeva tutte le economie europee aveva deciso di portare a termine la costruzione di quasi tutti gli incrociatori messi in cantiere durante la guerra.

Come per gli accordi SALT e START del confronto nucleare tra Est e Ovest degli ultimi cinquanta anni, anche allora una trattativa internazionale che avrebbe portato ad un cogente accordo tra gli stati aveva aspetti abbastanza pericolosi impedendo una flessibilità di programmazione con conseguenze non immediatamente comprensibili. Si venne ben presto a creare un antagonismo di fatto tra le Potenze vincitrici del conflitto 1914-18, che potremo sintetizzare in:

- un contrasto tra USA e Giappone per il dominio dei mercati cinesi e del Pacifico Centrale
- un contrasto tra Gran Bretagna ed USA per la parità tra le flotte delle due Potenze
- un contrasto tra Francia ed Italia per questioni legate al controllo del Mediterraneo ed alla parità tra le flotte.

Si trattava, come vediamo, di una problematica eminentemente marittima ove interessi commerciali, militari e politici si intrecciavano in modo complesso e di difficile soluzione.

Tutti i protagonisti, con la sola eccezione forse del Giappone, videro comunque in un accordo diplomatico sulla consistenza delle flotte una praticabile via di trattativa internazionale, che nella cornice della Società delle Nazioni poteva portare ad un lungo periodo di pace e di prosperità economica nel mondo intero. Il concetto di un equilibrio navale era però inteso in modo assai diverso dai vari protagonisti delle trattative.

Come sappiamo si arrivò nel 1921 alla firma del Trattato di Washington sul disarmo navale, nella trattativa la Gran Bretagna seppe ottenere alcuni risultati non trascurabili ed infatti per quanto riguarda gli incrociatori non vennero firmati impegni di nessun genere sulla loro quantità. Gli articoli XI e XII del Trattato firmato sulle rive del Potomac limitavano *qualitativamente*² le caratteristiche delle navi da guerra non comprese nella categoria della Navi da battaglia e delle Portaerei. Di fatto nasceva un nuovo tipo di incrociatore detto appunto “tipo Washington”.

² Le limitazioni prevedevano: dislocamento massimo *standard* 10.000 tons e calibro massimo dell'armamento 8 pollici (203 mm).

Gli incrociatori della classe "County"

Con l'elevato numero di incrociatori in servizio, tutti compresi nelle limitazioni del Trattato, i britannici avrebbero potuto aspettare almeno un lustro prima di mettere in cantiere nuove navi di questo tipo, ma il timore che americani e nipponici potessero creare un nuovo tipo di navi da guerra, pur se forse ingegneristicamente discutibili, convinse anche Londra a progettare qualcosa di nuovo. Ci si rendeva conto che nel complesso l'unico risultato del Trattato che poteva durare per qualche tempo era quello di stabilire una sorta di graduatoria tra le Marine, con il relativo peso politico in una sempre più significativa prospettiva di *gunboat diplomacy*. Risultato che nella filosofia britannica del Potere Marittimo inteso come



sir Eustace Tennyson d'Eyncourt

capacità di una Nazione di pesare nel sistema internazionale non si poteva trascurare.

La *Royal Navy* affidò ad uno dei suoi migliori progettisti, sir Eustace Tennyson d'Eyncourt (1868-1951), il compito di disegnare un incrociatore, che mantenendosi nelle limitazioni di Washington potesse essere un buon mezzo per proteggere il commercio imperiale in tutti i teatri operativi d'interesse. Il Tennyson ebbe parecchie difficoltà da superare sia di tipo esclusivamente tecnico che politico³, ma nel Settembre del 1924 nell'Arsenale di Portsmouth fu impostato il primo degli incrociatori della classe "County", nota anche come classe "Kent" dal nome della prima unità entrata in servizio.

La costruzione delle sette unità della classe fu abbastanza lunga e laboriosa infatti questi incrociatori furono immessi nella Flotta solo tra la fine del 1927 e gli inizi del 1928 a fronte, ad esempio, degli incrociatori di costruzione bellica della classe "Ceres" che erano rimasti in cantiere per poco più di un anno. I maggiori ritardi furono dovuti alla produzione dei

³ Vedi Giorgerini G.- *Gli incrociatori della Seconda Guerra Mondiale*- Parma, 1974, p. 116-117.

cannoni dell'armamento principale, per cui erano state richieste prestazioni piuttosto importanti, portata di 19 miglia (30.000 metri) e cadenza di tiro di 5 colpi a minuto. Dopo molti tentativi⁴ la ditta Armstrong fornitrice dei pezzi riuscì comunque a soddisfare il committente e risolto il maggiore dei problemi di allestimento la costruzione dei "County" andò avanti.



Ufficiali dell'HMS Kent giocano a cricket davanti a una torre binata da 203/50

Esaminiamo subito l'armamento di queste unità, che, come abbiamo detto, rappresentavano nel panorama della tecnologia navale di allora delle primizie. Questi incrociatori erano dotati quale armamento principale di quattro torri binate da 203/50 (noti come "BL 8 inch Mk VIII" nella nomenclatura marittima britannica), sistemate due a prora e due a poppa nella configurazione che diventerà lo standard degli incrociatori da 10.000 tons dell'epoca⁵. Queste armi sparavano un proietto da 116 kg con l'ottima velocità iniziale di 855 m/s, che permetteva una vita dell'anima della canno attorno ai 550 colpi. Il cannone pesava oltre 17

⁴ Ibidem.

⁵ Vedi disegni in allegato.

tonnellate e la torre binata con le sue attrezzature arrivava alle 188 tonnellate, per cui il solo peso dell'armamento principale (senza munizionamento) era di 752 tonnellate. L'armamento secondario iniziale era piuttosto limitato consistendo in quattro pezzi da 102/45 singoli adatti al tiro antiaereo e antisilurante, in due impianti quadrinati da 40/39 ed altri due impianti quadrinati da 12,7/50 di mitragliere. Otto lanciasiluri da 533 mm in due impianti quadrupli completavano l'armamento.

Questo tipo di disposizione delle armi di bordo ci conduce all'idea che a metà degli anni '20 non fosse ancora troppo chiaro, almeno nella *Royal Navy*, la pericolosità dell'aereo contro cui la difesa impostata su queste navi era veramente troppo limitata. Il numero eccessivo di lanciasiluri imbarcati ci conduce poi alla considerazione che l'Ammiragliato fosse portato a considerare queste grosse unità come delle possibili grandi siluranti di superficie per l'impiego in mischie di non chiara realtà operativa. Infatti se questi incrociatori erano progettati per operare a distanza dal nemico sfruttando al massimo la grande portata delle artiglierie da 203 imbarcate (circa 30.000 metri) perché si dotavano anche di siluri da impiegare a brevi distanze dal bersaglio (non più di 5.000 metri) se non per dare ad un avversario, quasi disabilitato dal tiro dei pezzi di medio calibro, il colpo finale per affondarlo?

Durante la lunga vita operativa dei "County" molte di queste discrepanze vennero comunque corrette, infatti vediamo che al termine del conflitto i lanciasiluri erano stati sbarcati da tutte le unità e la difesa contraerea fortemente rinforzata sostituendo gli impianti singoli da 102 con impianti binati Mk XVI dotati di nuove apparecchiature per la direzione del tiro munite di radar ed imbarcando anche mitragliere da 40/56 e da 20 mm.

Molte discussioni vi furono sulla protezione ritenuta assai limitata: una cintura corazzata di 76 mm ed un ponte di 38-76 mm a protezione dell'apparato motore e dei depositi, affidando la protezione subacquea a controcarenne esterne. Il soprannome di *tinclads* (navi di latta), che ebbero sulla stampa specializzata questi incrociatori, venne proprio da queste critiche. Dobbiamo considerare che le limitazioni imposte al progettista dal dover rimanere entro il dislocamento standard imposto dai Trattati non consentiva altre soluzioni a meno di non ridurre l'armamento princi-

pale. Comunque se esaminiamo l'esponente di carico delle prime sette unità (serie "Kent") vediamo le seguenti percentuali:

- Scafo 55 %
- Apparato motore 18 %
- Protezione 9,8 %
- Armamento 9,8 %
- Attrezzature e pesi vari 7,4 %

che rappresentano⁶ una razionale suddivisione delle varie esigenze di progettazione ed infatti queste unità risultarono molto marine, alte di bordo, con ponti molto spaziosi e di eccellente abitabilità.

I progettisti furono molto tradizionali nella sistemazione dell'apparato motore, che fu sistemato in quattro ampi locali a centro nave, i primi due contenenti ciascuno quattro caldaie ed i secondi due con due turbine ciascuno. Ogni turbina era collegata con apposito riduttore ad un asse di lunghezza moderata e quindi di non eccessive vibrazioni anche alla massima velocità. Si avevano quattro linee di propulsione che facevano girare quattro eliche disposte due per lato a buona distanza tra loro accrescendo la capacità evolutiva della nave dotata di un solo timone semi-compensato. L'originalità, dati i tempi in cui queste navi entrarono in servizio, fu dovuta ai fumaioli, che erano tre piuttosto alti e stretti, che rendevano unica la sagoma dei "County". L'apparato motore pur se, come abbiamo detto, piuttosto convenzionale forniva una potenza complessiva di 80.000 HP che consentì una velocità massima tra i 30 ed i 31 nodi, che si mantenne costante per tutta la vita operativa di queste unità. La necessità di avere degli incrociatori che fossero realmente dei "colonial trade route defenders" fu ben risolta dai progettisti con il risultato di avere un'autonomia di oltre 10.000 miglia a 14 nodi, che si riduceva a 2.300 miglia alla massima velocità di 30 nodi⁷.

⁶ L'esponente di carico dei nostri *Trento* era il seguente: - Scafo 49,2 % - Apparato motore 22,4 % - Protezione 8,7 % - Armamento 10 % - Attrezzature e pesi vari 9,7 % mentre quello dei *Duquesne* francesi era: - Scafo 51 % - Apparato motore 24 % - Armamento 12 % - Altri pesi 13 %.

⁷ Sempre a titolo di paragone i coevi *Trento* avevano un'autonomia di sole 4.160 miglia a 16 nodi, mentre i *Duquesne* a 15 nodi avevano un'autonomia di 4.500 miglia, i *Kako*

L'aspetto complessivo di queste unità con il loro alto ponte continuo da prora a poppa, il torrione di plancia massiccio e squadrato, l'alberatura sottile e ben proporzionata, era piuttosto elegante dando una sensazione di robustezza e di tradizionale sicurezza.

La costruzione e l'impiego della classe "County"

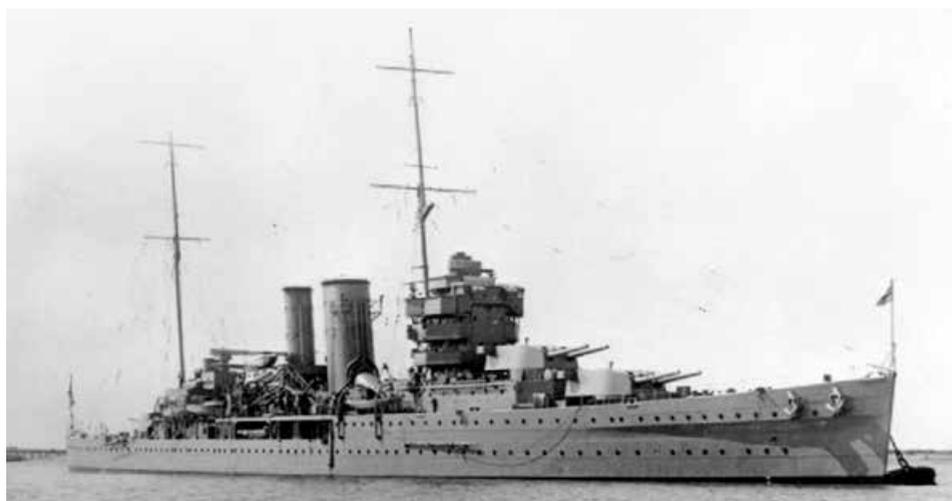
L'Ammiragliato britannico, come abbiamo visto, iniziò a mettere in cantiere gli incrociatori tipo Washington subito dopo la firma del Trattato impostandone una prima serie, nota come classe "Kent" nell'autunno del 1924. Pur non essendo tutti convinti nella Marina inglese dell'utilità di queste grosse e costose unità se ne costruirono subito ben sette senza passare ad un prototipo con cui studiare meglio le problematiche che potevano sorgere da unità totalmente nuove nella loro concezione tecnica ed operativa. La decisione probabilmente fu dovuta dalla necessità politica di non farsi precedere in questo nuovo campo dai Giapponesi e dagli Americani, che si erano dimostrati durante le trattative a Washington i maggiori assertori di questo tipo unità, e la decisione di assegnare alla Marina Australiana due delle sette navi impostate fu legata proprio alla sentita minaccia britannica nel Pacifico. La seguente Tabella indica le più significative date relative a questa prima serie di navi.

Nave	Cantiere	Impostazione	Varo	In servizio	Radiazione	Note
Kent	Arsenale Chatham	15.11.24	16.3.26	14.2.28	22.1.48	
Australia	Clydebank, Glasgow	1925	17.3.27	Aprile 1928	25.1.55	1
Berwick	Fairfiel Glasgow	Nov. 1924	30.3.1926	Set. 1927	15.6.48	
Canberra	Clydebank, Glasgow	1925	31.5.27	Lug. 1928	9.8.42	1, 2
Cornwall	Arsenale Devonport	9.10.24	11.3.26	Nov. 27	5.4.42	3
Cumberland	Vickers Barrow	Ott. 1924	16.3.26	Ott. 1927	1959	4
Suffolk	Ars. di Portsmouth	30.9.24	16.2.26	Gen. 1928	25.3.48	

Note: 1. costruite per la Marina Australiana (R.A.N.). 2 affondata da incrociatori giapponesi il 9.8.42 alla Battaglia di Savo (Pacifico). 3 affondata da bombardieri dell'aviazione navale nipponica il 5.4.42 in O. Indiano. 4 trasformato in "nave esperienze" nel 1949.

nipponici a 14 nodi avevano l'autonomia di 6.000 miglia. Solo i *Pensacola* americani di caratteristiche simili ai "County" ebbero una maggiore autonomia (13.000 miglia a 15 nodi).

Come vediamo la costruzione fu affidata sia ad arsenali militari che a cantieri civili con ampia esperienza in costruzioni di incrociatori in tal modo entro l'estate del 1928 tutti e sette gli incrociatori erano in servizio costituendo una nuova potente Divisione navale dell'*Atlantic Fleet* (successivamente divenuta la notissima *Home Fleet*) e rafforzando con le due unità della R.A.N. lo schieramento imperiale nel difficile teatro indopacifico dove il Giappone poteva minacciare gli interessi di Londra.



HMS Kent nel 1930 (Imperial War Museum)

Nel primo decennio di vita la serie “Kent” subì numerose trasformazioni durante i molti cicli di lavori di adeguamento ed ammodernamento. Abbiamo già indicato quelli riguardanti le artiglierie, ma tra il 1930 ed il 1933 furono anche installate delle efficienti attrezzature aeronautiche consistenti in una catapulta ed una grossa gru sistemate a poppavia dei fumaioli per gestire un idrovolante da ricognizione con un aerorimessa a forma cubica, che sostituì la plancia poppiera. Un incremento alla protezione si ottenne sistemando una cintura laterale di 76 mm e compensando l'aumento dei pesi con l'abbassamento della coperta a poppa di un ponte. Le tre unità che ebbero quest'ultima modifica persero la linea continua dello scafo (detto “flush deck”) mantenendo comunque un'ottima stabilità di piattaforma. A ogni prolungata sosta lavori furono costantemente migliorate le attrezzature TLC e gli apparati ausiliari.

Gli alloggi a bordo consentivano di imbarcare oltre 700 persone, che raggiungevano il totale di 780 con a bordo un comando a livello “rear admiral”.

Già nel 1926 con le unità della serie “Kent” sugli scali l’Ammiragliato decise di impostare altre quattro unità della classe “County” affidandone la progettazione all’ingegner Sir William (succeduto nel 1924 a Tennyson nella direzione delle costruzioni navali) ed imponendo la giusta logica che le nuove unità fossero simili a quelle della serie precedente per avere un gruppo molto omogeneo di incrociatori. Nacque così la serie “London” con dislocamento standard di circa 9.800 tons (pienamente dentro il dettato di Washington), che a pieno carico diveniva 14.500 tons. Le soluzioni tecniche adottate furono le stesse delle unità della serie precedente con qualche miglioria dovuta all’esperienza, quale l’arretramento della plancia per evitare gli effetti del tiro della torre sopraelevata prodiera e l’eliminazione delle controcarenne affidando la protezione subacquea ad una più fitta compartimentazione. Anche le quattro unità di questa serie ebbero nel periodo 1937-38 dei miglioramenti nelle loro artiglierie secondarie, ma non subirono l’abbassamento del ponte poppiero conservando la linea “flush deck”. Nel complesso i miglioramenti modificarono l’esponente di carico che diventò:

- Scafo 51,8 %
- Apparato motore 17,3 %
- Protezione 9,4 %
- Armamento 12,6 %
- Attrezzature e pesi vari 8,9 %

confermando una maggior attenzione all’armamento. I dati di costruzione di queste seconde quattro unità sono riportate nella seguente Tabella:

Nave	Cantiere	Impostazione	Varo	In servizio	Radiazione
London	Arsenale Portsmouth	23.2.26	14.9.27	5.2.29	3.1.50
Devonshire	Arsenale Devomport	16.3.26	22.10.27	19.3.29	16.6.54
Shropshire	Beardmore Dalmuir	Feb. 26	5.7.28	Set. 29	1954
Sussex	Hawthon Hebburn	Feb. 26	22.2.28	26.3.29	3.1.50

Il *London* fu sottoposto nell’Arsenale di Chatham a lunghi lavori di trasformazione che durarono dalla fine del 1938 alla metà del 1941, in cui fu sostituito l’apparato motore con uno più moderno e migliorata la

cintura corazzata portata a 139 mm. L'unità perse anche uno dei suoi tre fumaioli ridotti a soli due e risultando così anche visibilmente un po' più moderna.

Ancora nel 1927 la *Royal Navy* decise di dotarsi di altri incrociatori con il 203 mm e fu impostata la terza ed ultima serie dei "County" nota come classe "Dorsetshire". Anche questi incrociatori avrebbero dovuto essere quattro in modo da formare una Divisione omogenea, ma l'andata al potere del Governo Laburista di Macdonald sempre alla ricerca di economie ridusse l'ordine a sole due navi. I dati significativi di queste unità sono i seguenti:

Nave	Cantiere	Impostazione	Varo	In servizio	Radiazione	Note
Dorsetshire	Arsenale Portsmouth	Set. 27	29.1.29	Lug. 1930	3.4.42	1
Norfolk	Fairfiel Glasgow	Lug.27	12.12.28	Giu. 30	19.2.50	

Note: - 1- Affondato nell'Oceano Indiano da velivoli imbarcati dell'aviazione navale nipponica

Questi due ultimi incrociatori progettati sempre da Berry furono del tutto simili ai quattro precedenti con qualche minore miglioria nella protezione. Possiamo ricordare che gli impianti lanciasiluri, considerati ben presto inutili su questo tipo di grande unità, ebbero un loro storico uso da parte del *Dorsetshire* il 27 maggio 1941 in quanto due armi da 533 di questa unità sferrarono il colpo finale alla corazzata tedesca *Bismarck* colandola a picco. Le eccellenti possibilità di trasformazione di queste unità sono comunque testimoniate dai molti lavori fatti sul *Norfolk*, che a termine del conflitto aveva sbarcato la torre sopraelevata poppiera da 203, rimanendo con una batteria principale di sole sei armi, ma imbarcando oltre i suoi otto pezzi da 102/45 in impianti binati anche ben 20 canne da 40 in impianti quadrupli e singoli incrementando in modo assai significativo la sua difesa antiaerea.

All'inizio del conflitto (1939) la distribuzione degli incrociatori della classe "County" era la seguente:

- 1st Cruiser Squadron della Home Fleet: *Devonshire- Berwick- Suffolk- Norfolk*
- *London* ai lavori a Portsmouth
- Forze del Sud Atlantico: *Cumberland- Shropshire- Sussex*
- Forze "East Indies". *Cornwall-Dorsetshire- Kent*
- Royal Australian Navy: *Australia- Canberra*

Come vediamo si tratta di una disposizione che prevede l'impiego delle navi armate con i 203 in Atlantico per fronteggiare le grosse unità tedesche inviate a fare la guerra al traffico e nel teatro indo-pacifico per tener testa, se del caso, alle forze nipponiche. Nel corso del conflitto questi criteri cambiarono poco, infatti i "County" ebbero un razionale impiego nel Nord Atlantico dove le loro ottime qualità nautiche permisero i lunghi pattugliamenti sia nell'episodio della caccia alla *Bismarck* ed agli altri corsari germanici sia nella scorta nelle fredde acque artiche ai convogli diretti in Russia. Queste unità furono raramente utilizzate in Mediterraneo contro la nostra Marina, che pur aveva in linea sette unità maggiori armate con il 203. Probabilmente i britannici ritennero che in un mare ristretto e meteorologicamente più maneggevole se la cavassero meglio gli incrociatori leggeri armati con pezzi da 152 mm. Fu contro la Marina Giapponese che queste unità dimostrarono le loro principali debolezze, fu infatti l'aereo imbarcato su portaerei che ne affondò due rivelando la scarsa protezione all'offesa dall'alto e la limitata capacità della loro artiglieria contraerea. L'affondamento del *Canberra* nella battaglia dell'Isola di Savo durante la campagna di Guadalcanal merita un particolare commento. Questa battaglia fu il classico scontro tra incrociatori, per cui i "County" erano stati progettati, ma l'elevatissimo addestramento nipponico al combattimento notturno permise alla forza dell'ammiraglio Mikawa di sorprendere nella notte gli alleati, pur dotati di radar, con la perdita non solo del *Canberra* colpito da due siluri, ma anche di tre incrociatori pesanti americani (*Quincy, Vincennes, Astoria*). Questa battaglia del 9 agosto 1942 mise in evidenza le lacune degli incrociatori "tipo Washington" sulle cui caratteristiche gli ammiragli britannici già venti anni prima avevano avuti molti dubbi perché nate più da considerazioni diplomatiche che da vere esigenze operative⁸.

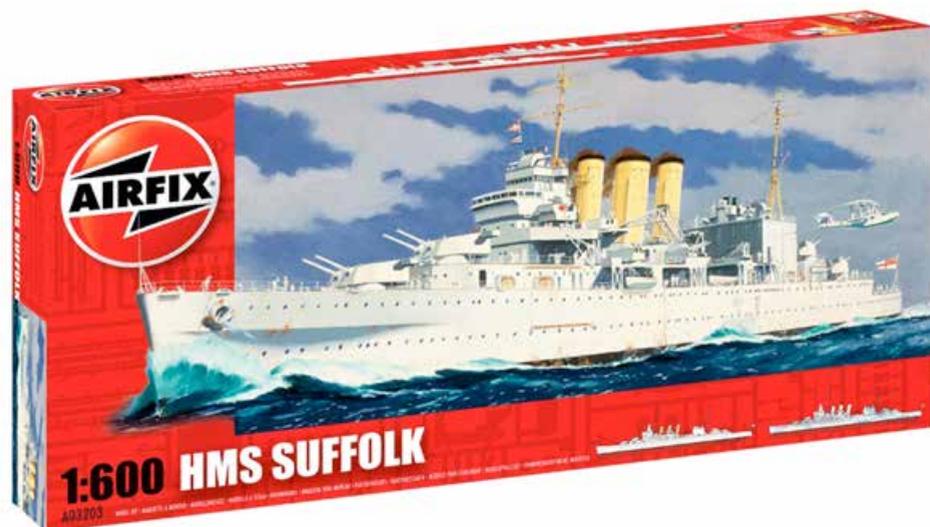
Per quanto riguarda la classe "County" la situazione della distribuzione di questi incrociatori al termine del conflitto (Gennaio 1945) era la seguente:

- 1st Cruiser Squadron della Home Fleet: *Norfolk, Berwick, Devonshire*
- Ai lavori in Gran Bretagna: *Sussex*

⁸ V. Ramoino P.P., *Navi nate da un pezzo di carta*, in "Rivista Marittima", Gennaio 2004.

- 5th Cruiser Squadron della East Indies Fleet: *London- Suffolk-Cumberland*
- *Australia- Shropshire* assegnate alle forze alleate del Pacifico del S.W.
- *Kent* in riserva

da cui si ricava che i criteri d'impiego non erano molto cambiati concentrando questo tipo di navi nel Nord Atlantico ed in Pacifico ove le loro ottime doti di stabilità e resistenza al mare grosso potevano meglio essere sfruttate.



La fine della costruzione dei “10.000” da parte della Gran Bretagna.

Dopo l'entrata in servizio dell'ultima serie dei “County” l'Ammiragliato decise di avviare un progetto nuovo per un incrociatore di costo più contenuto. La Marina Britannica aveva calcolato di avere un'esigenza numerica per ciò che riguardava gli incrociatori di almeno 70 unità, che furono ridotti a 50 durante l'amministrazione laburista. Dovendo sostituire nel decennio 30-40 molti dei vecchi bastimenti realizzati prima e durante il primo conflitto mondiale si doveva pensare ad unità meno complesse e meno costose di quelle da 10.000 tons derivate dagli accordi di Washington. Si trattava di un problema squisitamente britannico dovuto alla necessità strategica di presidiare con un numero adeguato

di incrociatori le varie “Stations”⁹ nel mondo. Le altre Marine maggiori ed in particolare quella Americana e quella Giapponese dovendo prevalentemente operare in Pacifico erano invece assai soddisfatte dei tipi “Washington”, che continuarono a inserire nei loro nuovi programmi navali.

Dall’idea riduttiva britannica nacquero gli ultimi incrociatori inglesi armati con i pezzi da 203, che di fatto furono una riduzione della classe “County”. Delle sette unità pianificate in un primo tempo se ne costruirono solo due, la cosiddetta classe “York” perché l’Ammiragliato si convinse ad abbandonare il calibro massimo consentito dal Trattato per costruire un grande numero di unità più piccole, ma molto più numerose, armate con i nuovi pezzi da 152 mm (6 pollici).

I dati generali della classe “York” sono riportati di seguito.

Nave	Cantiere	Impostazione	Varo	In servizio	Perdita	Note
York	Palmer's Jarrow	Mag. 27	17.7.28	Giu. 1930	23.3.41	1
Exeter	Arsenale Devonport	Ago. 28	18.7.29	Dic. 30	1.3.42	2

Note: 1- Affondato nella rada di Suda da mezzi d'assalto italiani - 2- Affondato nella Battaglia del Mar di Java da incrociatori pesanti giapponesi

Con un dislocamento standard di 8.250 tons (10.500 a pieno carico) queste due unità avevano un apparato motore simile ai predecessori più grossi e quindi ebbero una velocità massima di oltre 32 nodi, ma essendo unità più piccole e quindi con depositi nafta di minor capacità la loro autonomia non superava le 10.000 miglia a 14 nodi. La riduzione delle dimensioni obbligò i progettisti a ridurre l’armamento principale a sole tre torri binate da 203/50, sistemate due a prora ed una a poppa. L’armamento antiaereo e antisilurante si limitò ancora una volta a quattro pezzi singoli da 102/45 e a qualche mitragliera da 40. Anche su queste unità furono imbarcati due impianti trinati di lanciasiluri da 533 mm ed una catapulta per un idroscopio. La protezione rimase piuttosto limitata con una cintura laterale di 76 mm ed ad un ponte di 38.

Alcuni dati riportano che il loro costo fu di £ 250.000 inferiore a quello dei più grandi “County” avendo ridotto il dislocamento di circa 1.750

⁹ Con la dizione *station* la Marina Britannica intendeva una vasta area di responsabilità geografica sotto un unico Comandante in Capo dipendente direttamente dall’Ammiragliato. Negli anni ’30 le “stations” erano: *Home, Mediterranean, America and West Indies, South Atlantic and Africa, East Indies, China, Australia, New Zealand.*

tons. Ambedue le unità si persero durante la guerra, come indicato sopra, ma l'*Exeter* ebbe un ruolo determinante nella battaglia del Rio della Plata causando i maggiori danni alla famosissima *Graf Spee*.

Nel complesso non possiamo considerare queste due ultime unità come navi particolarmente ben riuscite e comprendiamo benissimo la decisione di non riprodurle, ma sostituirle con i cosiddetti “incrociatori classe B” ossia unità armate con pezzi da 152, i primi dei quali (classe “Leander”) impostati nel 1930 risultarono in pace ed in guerra delle buone unità per la difesa del traffico nazionale ed il contrasto di quello avversario, ma con un armamento principale decisamente inferiore ai “10.000”, i successivi incrociatori della classe “Southampton” (noti anche come classe “Town”) del 1934 risultarono veramente ottime navi rispondenti finalmente alle vere esigenze della Marina Britannica. Nella seguente tabellina facciamo un confronto tra gli “York” e questi nuovi bastimenti, da cui ci sembra evidente la diversa concezione operativa, basata più sul numero di unità su cui poter disporre, dei cosiddetti incrociatori “leggeri”, anche se i “Southampton” risultarono pesanti degli “York”.

Nave	Disl. Max	Vel. max	Autonomia	Peso Bordata	Equipaggio
York	10.350 tons	32,2 nd	10.000 (14 nd)	696 kg	623
Leander	9.500 tons	32,5	7.000 (14)	406 kg	570
Southampton	12.200 tons	32	7.000 (14)	609 kg	750

Come si vede il peso di bordata dei nuovi “Southampton” era di poco inferiore di quello degli “York” mentre la portata massima dei cannoni da 152/50 era di poco più di 23.000 metri a fronte dei circa 28.000 del 203/50, ma la celerità di tiro arrivava ai 7 colpi al secondo. La protezione delle fiancate e del ponte principale era comunque analoga, ma più significativo l’armamento antiaereo di otto pezzi da 102 e di numerose mitragliere a dimostrazione che nel primo quinquennio degli anni ’30 la pericolosità della minaccia aerea era stata finalmente compresa anche da decisori britannici.

Un nuovo trattato sul disarmo seguì quello fondamentale di Washington. Fu firmato a Londra nel marzo 1936 e vide l’affermazione della richiesta britannica di suddividere la classificazione degli incrociatori in due sottoclassi, la “A” o “pesanti” armata con i 203 e limitata dalle vecchie clausole di Washington e la “B” o “leggeri” armati con cannoni di calibro non superiore ai 155 mm (6.1 pollici). I costruttori navali europei si dedicarono quindi prevalentemente alla progettazione di questo nuovo

tipo di nave con risultati degni di considerazione, mentre sia gli americani che i giapponesi continuarono a sviluppare il tipo “pesante” superando ben presto il dislocamento massimo previsto dai Trattati a dimostrazione che per armare un incrociatore con una buona batteria del calibro 203 le 10.000 tons standard erano insufficienti. Il trattato comunque mise fine alla larvata ostilità che si era manifestata tra i due paesi anglosassoni sin dalla fine della 1^a Guerra Mondiale proprio sui temi dell’equilibrio tra le loro forze navali.

Alla metà del 1939 la situazione navale tra le grandi potenze firmatarie dei trattati sul disarmo navale era la seguente per ciò che riguarda gli incrociatori:

- Regno Unito e Dominions: 15 incrociatori “pesanti” (i 13 “County” e i due “York”) e 73 “leggeri” (di cui 28 di costruzione precedente al 1928)
- Stati Uniti: 18 “pesanti” e 25 “leggeri”
- Giappone: 18 “pesanti” e 24 “leggeri”
- Francia: 7 “pesanti” e 12 “leggeri”
- Italia: 7 “pesanti” e 12 “leggeri”

Come vediamo delle parità concesse a Washington si era rispettata solo quella la Francia e l’Italia, mentre il Giappone aveva raggiunto il numero di incrociatori degli Stati Uniti. La Marina Britannica aveva seguito la sua logica di preferire la quantità rispetto alla qualità mantenendo in servizio un numero veramente cospicuo di bastimenti del cosiddetto tipo “B”.

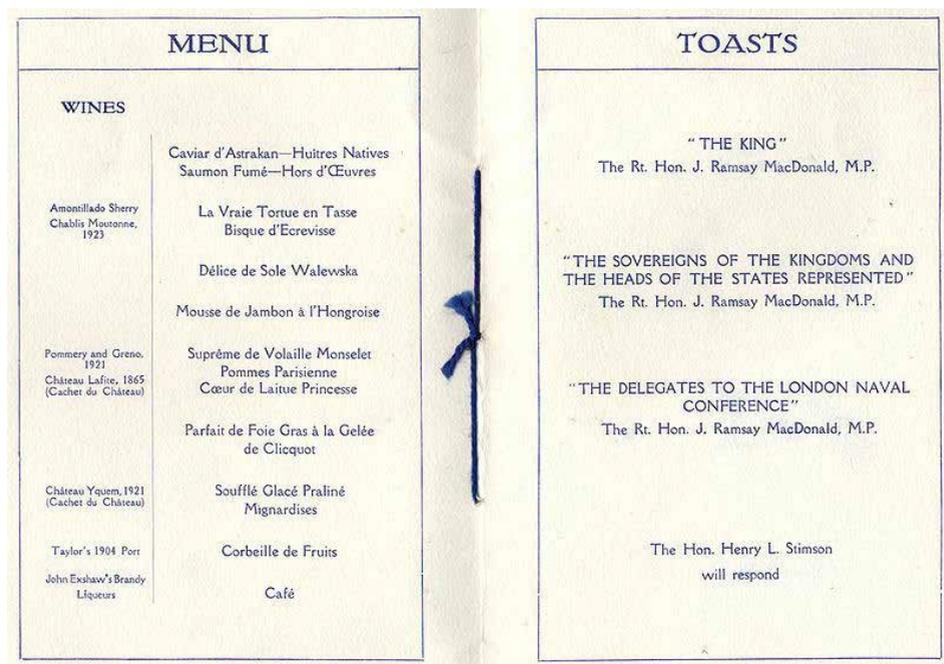
In conclusione la *Royal Navy* negli anni tra le due guerre mondiali si dotò complessivamente solo di 13 incrociatori con otto cannoni da 203 e due con sei dello stesso calibro abbandonando poi la costruzione di questo tipo di unità a favore dei bastimenti armati con il 152. Di fatto anche la Francia e l’Italia seguirono la medesima strada accettando le conclusioni di un vasto dibattito tecnico che definiva gli incrociatori tipo “Washington” delle *stupid ships* e, come abbiamo visto, soprannominando le unità della classe “County” *tinclads* ossia “navi di latta”.

Il comportamento in servizio di queste navi di latta non ci sembra però confermare queste critiche negative. Essendo state progettate quando ancora la minaccia aerea e quella subacquea non era ben definita i “Coun-

ty”, a nostro parere, si comportarono in guerra più che bene dimostrandosi di costruzione robusta e di doti marine molto significative. Tali doti si rivelarono sia nelle difficili acque del Nord Atlantico sia in quelle vaste del Pacifico e ci appare invece criticabile la diffusa ed infine vincente volontà britannica di sostituire questo tipo di nave con le consorelle “leggere” armate con un calibro principale forse più economico e più flessibile, ma comunque di efficacia minore su bersagli anche modestamente corazzati.

I “County” furono, a nostro parere, le ultime grandi unità che volevano testimoniare sui mari la tradizionale superiorità britannica e siamo veramente d’accordo col giudizio di Alberto Santoni che

“la conferenza di Londra del 1930 segnò ... il definitivo tramonto della secolare egemonia navale inglese in tutti i tipi di unità da guerra, ma dette anche origine ad una crescente intesa tra Gran Bretagna e Stati Uniti dopo lunghi anni di dissidi, di sospetti e di rancori”¹⁰.

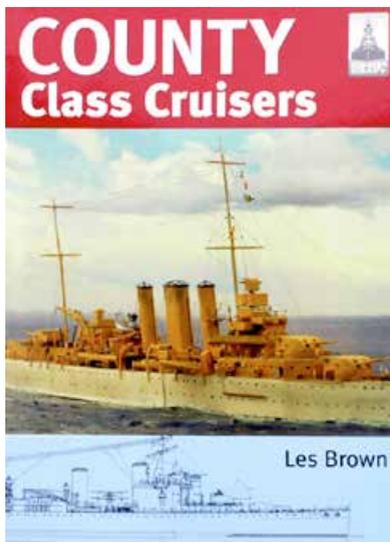


Menu del dinner ufficiale della Conferenza Navale di Londra, 30 gennaio 1930

¹⁰ Santoni A., *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, Roma, 1993.

(archivio privato della famiglia Burzaghi, GNU Free Documentation License)

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE



Giorgerini G., *Gli incrociatori della seconda guerra mondiale*, Parma, 1974.

Santoni A., *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, Roma, 1993.

Degli Uberti U., *La marina da guerra*, Firenze, 1939.

Roskill S.W.- *White Ensign* – Annapolis, 1960.

Lenton & Colledge, *Warships of W.W. II*, London 1964.

Jane's Fighting Ships, edizioni dal 1919 al 1939.

Almanacco Navale Italiano, edizioni 1937, 1940, 1943.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DEGLI INCROCIATORI CLASSE "COUNTY" - SERIE "KENT"- ANNO 1939

Dislocamento standard: 10.000 tons

Dislocamento a pieno carico: 14.200 tons

Dimensioni: lunghezza 180 m, larghezza 20,9 m, immersione 6,1 m

Armamento: 8 cannoni da 203/50 in quattro torri binate, 8 cannoni da 102/45 in quattro impianti binati, 4 mitragliere da 40 mm, 1 catapulta- 3 aerei

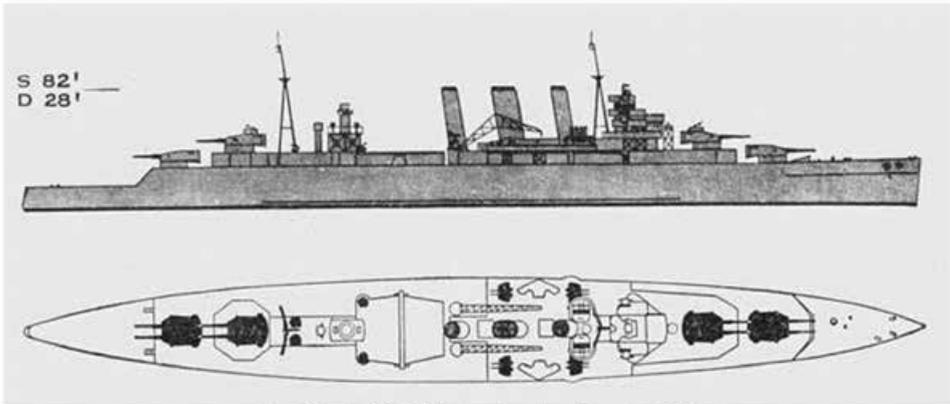
Apparato motore: 8 caldaie a nafta tipo Ammiragliato, 4 gruppi turbo riduttore Brown , potenza 80.000 HP

Velocità massima: 31,5 nodi

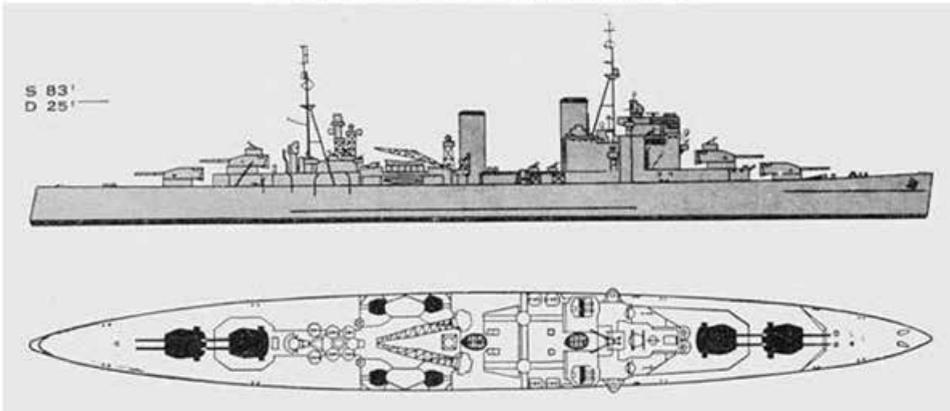
Autonomia: 104.000 miglia a 14 nodi, 2.300 miglia a 30 nodi

Protezione: verticale 76 mm, orizzontale 38- 76 mm, controcarene esterne

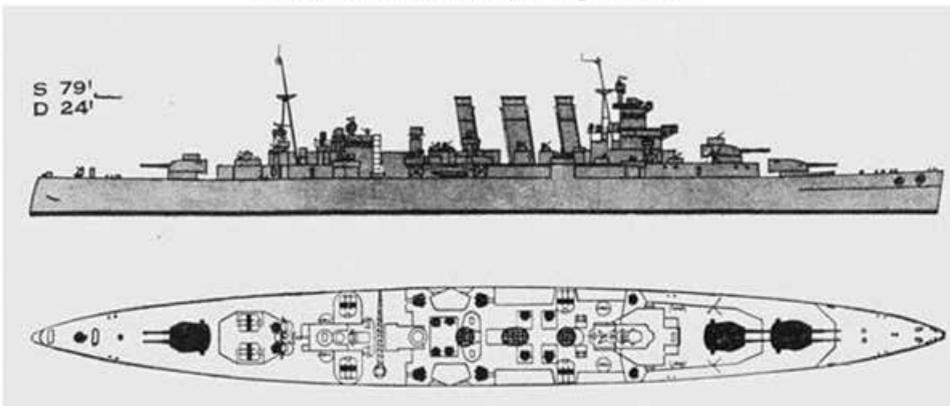
Equipaggio: 685- 710 uomini



Profilo dell'HMS Cumberland post 1943



Profilo dell'HMS London post 1943

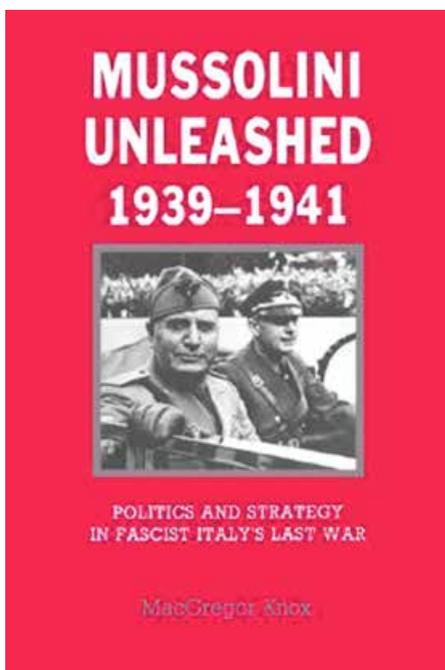


Profilo dell'HMS Norfolk post 1943

La Regia Marina e l'Oceano Indiano. Piani e realtà (1925-1934)

di Fabio De Ninno

La storiografia esistente sulla marina italiana identifica nel 1935-36 una cesura storica fondamentale, perché per la prima volta si pensò un



confronto con una potenza straniera, la Gran Bretagna, non solo in termini mediterranei ma anche oceanici¹. Questa tesi riprende la lettura della politica estera fascista di stampo defeliciano, secondo la quale le ambizioni africane e mediterranee del fascismo ai danni delle potenze occidentali furono il risultato del proseguimento della politica estera liberale e del mancato riconoscimento da parte occidentale della possibilità di un'alleanza con Roma in chiave anti-tedesca². Si tratta di un'impostazione che studi più recenti, a cominciare da quelli di MacGregor Knox e di Enzo Collotti, hanno messo in discussione evidenziando il carattere revisionista ed espansionista del fascismo, anche

¹ Giorgio Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico, La marina militare italiana dal fascismo alla Repubblica*, Mondadori, Milano 1989, p. 378

² Renzo De Felice, *L'Italia tra tedeschi e alleati, la politica estera fascista e la Seconda guerra mondiale*, Il Mulino, Bologna 1979; Rosaria Quartararo, *Roma tra Londra e Berlino, la politica estera italiana 1930-1940*, Bonacci, Roma 1980, pp. 31-68.

nel Medio Oriente e in Africa, sin dalla presa del potere di Mussolini³.

Riprendendo quest'ultima corrente storiografica, illustreremo come sin dalla presa di potere del fascismo nella Regia Marina si pensò a una proiezione di potenza oceanica, come conseguenza del presunto ruolo strategico che l'Africa svolgeva nel futuro dell'Italia come potenza mondiale. In questo modo, i grandi piani per gli oceani del 1935-36 saranno posti prospetticamente come conseguenza di un'ambizione pre-esistente e sempre frustrata dalle scarse risorse disponibili, ricollegandosi alla storiografia che ha ritenuto gli interessi oceanici del fascismo ai danni delle vecchie potenze coloniali molto precedenti la Guerra d'Etiopia.

La capacità di proiettare il proprio potere fuori dall'Europa è stata sempre uno dei caratteri dominanti delle grandi potenze mondiali. Tuttavia, prima dell'avvento del regime fascista, i tentativi italiani di proiettarsi fuori dal Mediterraneo erano stati fallimentari (Adua, 1896) o molto limitati (Rivolta dei boxer, 1900)⁴. In questo sfortunato ambito la Regia Marina aveva svolto con un certo successo la sua funzione di proiezione di potenza, assicurando collegamenti e protezione tra l'Italia e i connazionali emigrati in America del Sud, oppure rivestendo anche un ruolo primario soprattutto nell'azione militare in Cina⁵.

La vittoria nella Grande Guerra e la presa di potere del fascismo accentuarono l'interesse per il rafforzamento della presenza oceanica del paese. La fine di tre grandi imperi, l'indebolimento del sistema imperiale britannico, nel quale s'inserivano spazi di penetrazione commerciale e politica per l'Italia e la percezione del paese come potenza imperiale in ascesa furono tutti temi centrali nel discorso della politica estera fascista⁶. A questo si aggiungeva il crescente senso di dipendenza dal mare, emerso prepotentemente con le difficoltà nel rifornimento nazionale durante la

³ Sul problema storiografico: MacGregor Knox, *The Fascist regime his foreign policy and his wars: an anti-anti-fascist orthodoxy*, in *Contemporary European History*, Vol. 1, n. 3, 1995, pp. 347-365.

⁴ In particolare, sul problema del fallimento politico dei militari ad Adua: Nicola Labanca, *In marcia verso Adua*, Einaudi, Torino 1993, pp. 370-397.

⁵ Mariano Gabriele, Giuliano Fritz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, USMM, Roma 1985, pp. 105-119.

⁶ Piergiorgio Zunino, *L'ideologia del fascismo*, Il Mulino, Bologna 1995, pp. 319-320.

guerra mondiale. Si trattava di questioni che nel dopoguerra favorirono il rilancio del discorso pubblico sull'espansione marittima e mercantile⁷.

L'ambizione di Mussolini di fare dell'Italia una grande potenza rispettata e temuta costituiva un superamento delle vecchie ambizioni liberali e in particolare di quelle del nazionalismo. I sogni di gloria del Duce rimandavano a un mito imperiale che aveva alla sua base anche la fondazione di un impero in Africa e in Medio Oriente⁸. Una costruzione ideologica che portava Mussolini a non comprendere le reali possibilità militari di un paese di quaranta milioni di abitanti, arretrato economicamente e chiamato a confrontarsi sulla scena internazionale con potenze enormemente superiori⁹. A sua volta, questa visione geopolitica aveva alla base una concezione della guerra come confronto morale-ideologico piuttosto che economico, tecnologico e umano che portava il duce a sovrastimare le capacità militari del paese¹⁰.

Il fascismo riuscì comunque a creare un'efficace illusione di potenza, approfittando anche del vuoto di potere nel sistema internazionale post-bellico causato dalla debolezza militare tedesca e dall'isolamento sovietico, ricavando per l'Italia una forza internazionale mai avuta in precedenza. In questo contesto, la Regia Marina partecipò appieno all'illusione creata dal regime, rivestendosi di un habitus che nei primi anni Trenta la portò a rivendicare il proprio sviluppo come "*conseguenza del grado di potenza mondiale raggiunto dalla nazione*"¹¹. Tuttavia, come nel caso del paese, si trattò della maturazione della pre-esistente ricerca di grandezza, in precedenza emersa durante la Guerra di Libia, quando le operazioni navali italiane si erano estese a praticamente tutto il Mediterraneo

⁷ Paolo Frascani, *Il Mare*, Il Mulino, Bologna 2008, pp. 128-138.

⁸ MacGregor Knox, *Destino Comune, Dittatura, Politica estera e guerra nell'Italia fascista e nella Germania nazista*, Einaudi, Torino 2003, pp. 81-83,

⁹ Paul Kennedy, *The rise and the fall of great powers*, Random House, New York 1990, pp. 291-298.

¹⁰ Virgilio Ilari, Antonio Sema, *Marte in Orbase, la concezione fascista della guerra*, Nuove ricerche, Ancona 1988, pp. 61-64.

¹¹ Ministero della Marina, *La nostra marina militare*, De Agostini, Novara 1932, p. 9.

centro-orientale, portando all'occupazione del Dodecaneso e rischiando di trasformare un conflitto locale in guerra generale tra grandi potenze¹².

Nell'immediato dopoguerra (1919-1922), la marina visse una difficile fase di transizione che sembrò frustrare le ambizioni internazionali di cui era portatrice, favorendone l'avvicinamento al fascismo¹³. Perciò, dopo la Marcia su Roma e il rilancio della politica navale italiana, operato da Thaon di Revel, inserito come ministro della marina nel governo fascista, si ricominciò a pensare a possibili basi e operazioni oceaniche per servire gli interessi italiani in Africa¹⁴.

La situazione navale italiana dei primi anni venti ricordava quella di quarant'anni prima: l'Italia era chiusa nel Mediterraneo, con una Francia ostile e dotata di risorse superiori che la presunta parità navale garantita dal Trattato di Washington (1922) non riuscì a bilanciare¹⁵. Inoltre, le successive conferenze sul disarmo più che avvallare la parità navale franco-italiana, servirono solo ad assicurare una parità di principio che le risorse nazionali non erano in grado di sostenere, frustrando le relative ambizioni internazionali del fascismo¹⁶.

La Grande Guerra non aveva migliorato nemmeno la situazione dell'oltremare italiano, essendo il paese stato escluso dalla spartizione delle ex-colonie tedesche e dei territori mediorientali dell'Impero Ottomano¹⁷. Nonostante la cessione dell'Oltregiuba, le colonie italiane in

¹² Nicola Labanca, *La guerra italiana per la Libia, 1911-1931*, Il Mulino, Bologna 2012, pp. 106-108.

¹³ Walter Polastro, *La marina italiana nel Primo dopoguerra*, in, *Il Risorgimento*, ottobre 1977, pp. 127-170.

¹⁴ Sulla politica navale nel periodo di Revel Ministro: Ezio Ferrante, *Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Rivista Marittima, Roma 1989, pp. 87-110; Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, pp. 184-211.

¹⁵ Joel Blatt, *The Parity That Meant Superiority: French Naval Policy towards Italy at the Washington Conference, 1921-22 and Interwar French Foreign Policy*, in, *French Historical Studies*, Vol. 12, No. 2 (Autumn, 1981), pp. 223-248.

¹⁶ Sulla storia delle trattative italiane sul disarmo navale tra il 1922 e il 1934: Giovanni Bernardi, *Il disarmo navale italiano 1919-1936*, USMM, Roma 2003, pp. 41-292.

¹⁷ Nicola Labanca, *Oltremare, storia dell'espansione coloniale italiana*, Il Mulino, Bologna 2002, pp. 130-131.

Africa Orientale erano povere di risorse e isolate dalla madre patria, un problema che si rifletteva sulla loro utilità dal punto di vista navale. In particolare, Somalia ed Eritrea potevano essere raggiunte solo attraverso il Canale di Suez (controllato dagli inglesi) e lo Stretto di Gibilterra, analogamente in mani britanniche, ma irraggiungibile se la Marine Nationale francese avesse deciso di tagliare le comunicazioni italiane attraverso il Mediterraneo occidentale. A questo si sommava la notevole presenza francese nell'Oceano Indiano: colonie francesi erano Gibuti, il Madagascar, le Mauritius e Pondichéry in India. Si trattava di tutte potenziali basi da cui neutralizzare l'azione italiana. In questo scenario qualunque ipotesi di guerra italiana era impraticabile senza il supporto di un'altra grande potenza dotata di numerose basi nella regione e l'unica che rispondeva a tale scopo era l'Impero Britannico. Nella marina la coscienza di questo problema era presente e infatti, sin da prima dell'ascesa del fascismo era emersa nell'Ammiragliato la consapevolezza di necessitare *"alleati potenti e sicuri sul mare"* da contrapporre alla Francia¹⁸.



Mussolini tuttavia non sembrava rendersi conto del problema che l'eventuale ostilità britannica all'Italia poneva. Un aspetto dimostrato dall'incidente di Corfù (settembre 1923), nel corso del quale sia Revel sia

¹⁸ L'affermazione è dell'Ammiraglio Enrico Millo, in, AUSMM. Registri del Comitato degli ammiragli. Riunione del 10 ottobre 1922, p. 4.

il Capo di Stato Maggiore Gino Ducci (1872-1962) si opposero all'ipotesi di uno scontro con la Royal Navy, ritenendola un'opzione suicida¹⁹. Una scelta che gettò le basi per la loro liquidazione politica all'inizio del 1925, in un clima di generale rafforzamento del controllo fascista sui ministeri militari per asservirli alla politica estera revisionista del regime, quindi ostile alla Società delle Nazioni e allo status-quo internazionale sostenuto da Londra, che si andava profilando all'orizzonte²⁰.

Nella seconda metà degli anni venti, Italia e Gran Bretagna si confrontarono come rivali proprio nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano. Infatti, la presenza italiana nello Yemen e in Arabia, un protettorato britannico e uno stato cliente degli inglesi, cominciò ad acquisire sempre maggiore importanza. In particolare, il rafforzamento dei legami commerciali e la fornitura d'armi agli yemeniti crearono non poche preoccupazioni nel Foreign Office riguardo le intenzioni italiane. Infatti, la possibilità che gli italiani controllassero entrambe le sponde dello stretto di Bab-el-Mandeb, il *choke point* meridionale del Mar Rosso chiuso tra Eritrea e Yemen, era considerata una minaccia diretta alle comunicazioni tra la Gran Bretagna e l'India via Mediterraneo e Suez²¹. Questa rivalità, sommata allo scarso interesse inglese nell'appoggiare iniziative italiane contro la Francia, fu causa dell'isolamento internazionale dell'Italia negli anni venti²².

L'isolamento internazionale però non attenuò le velleità oceaniche del regime e della marina. Infatti, nei primi piani di guerra postbellici, redatti nel 1925, era già prevista la dislocazione di forze in Africa Orientale per la difesa del traffico italiano nel Mar Rosso e il contrasto alle comunicazioni francesi nell'Oceano Indiano. Lo scopo era distogliere parte delle forze nemiche dal Mediterraneo, considerato sempre il centro delle ope-

¹⁹ Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, pp. 172-175.

²⁰ John Gooch, *Mussolini and his generals, The armed forces and the fascist foreign policy 1922-1940*, Cambridge University Press, Cambridge 2007, p. 67.

²¹ Massimiliano Di Fiore, *Anglo-Italian relations in Middle East, 1922-1940*, Ashgate, Farnham 2010, pp. 22-34.

²² Enzo Collotti, *Fascismo e politica di potenza, Politica estera 1922-1940*, La Nuova Italia, Firenze 2000, p. 38.

razioni italiane. In particolare, per l'ipotizzata divisione da costituire nel Mar Rosso era previsto che:

Codesto comando di divisione, con le sue unità dipendenti, con l'ausilio dell'aviazione messa a disposizione della R. Marina in Eritrea e servendosi oltre che della base di Massaua anche del punto di appoggio di Assab ha i seguenti compiti:

1. *Contrastare il traffico francese e proteggere il nostro nel Mar Rosso, nello stretto di Perim, nel Golfo di Aden*
2. *Cercare di paralizzare le forze navali avversarie dislocate a Gibuti*
3. *Concorrere con le forze terrestri all'eventuale conquista della Somalia francese²³.*

In realtà, il piano era ancora nel campo delle ipotesi, perché i documenti concernenti la dislocazione del naviglio del periodo non assegnavano nessuna unità alla presunta divisione navale. Tuttavia, la scarsità di forze da inviare e la contemporanea ricerca di possibilità offensive comparvero precocemente, rivelandosi le costanti della pianificazione navale nella regione fino alla Seconda guerra mondiale.



Negli anni venti, la pianificazione militare italiana era concentrata contro la Francia e i suoi alleati balcanici della Piccola Entente, in particolare la Jugoslavia, ai quali Mussolini poteva contrapporre solo l'alleanza con l'Albania. La superiorità numerica dell'alleanza avversaria impediva operazioni offensive in Europa e limitava le possibilità della marina nel

²³ AUSMM, DG 1-B,C,D, pacco 12, fasc. D2, Italia contro Francia, 1925, Direttive di operazioni al comando del Mar Rosso, allegato n. 7 al documento n. 7,

Mediterraneo alla difesa delle comunicazioni nazionali nella parte centro-orientale del bacino²⁴.

L'indirizzo non subì mutamenti fino agli anni Trenta, salvo l'orientamento offensivo impostato per le operazioni contro la Jugoslavia nel 1927²⁵. Secondo l'allora Sottocapo di stato maggiore della marina, Romeo Bernotti (1877-1974), il compito della marina era assicurare le comunicazioni italiane nel Mediterraneo²⁶. Perciò, nel 1929, continuava a prevalere, nell'Ipotesi Est-ovest:

Lo sviluppo dell'azione difensiva appoggiata alle nostre posizioni nel centro Mediterraneo; lo sviluppo di qualche azione offensiva per il conseguimento di un migliore assetto in Adriatico e Mar Rosso; ed un'attività sporadica delle forze mobili nel Mediterraneo occidentale che [...] tenta a contrastare la libertà di manovra del nemico²⁷.



La priorità mediterranea però non riduceva le aspettative circa un possibile impegno offensivo nell'Oceano Indiano, a patto che la posizione dell'Eritrea fosse abbastanza solida da consentirlo:

In Mar Rosso dovremo preoccuparci di rendere saldo il possesso di Massaua, ed attrezzare convenientemente Assab per la funzione che è riservata a questa località. [...] Potrà inoltre essere presa in considerazione la possibilità di insidiare con posa di sbarramenti le acque di Diego Suarez e di Saigon a mezzo di naviglio ausiliario²⁸.

²⁴ L'empasse strategica italiana sul continente è descritta in, Fortunato Minniti, *Fino alla guerra, Strategie e conflitto nella politica di potenza di Mussolini 1922-1940*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2001, pp. 58-72

²⁵ Antonello Biagini, Alessandro Gionfrida, *Lo stato maggiore generale tra le due guerre. Verbali delle riunioni presiedute da Badoglio dal 1925 al 1937*, USSME, Roma 1997, pp. 103-104.

²⁶ Romeo Bernotti, *Fondamenti di politica navale*, a cura di Giorgio Giorgerini, Edizioni di Forum di relazioni internazionali, Roma 1997, p. 40.

²⁷ AUSMM, DG 0-1,B,C,D, Pacco 12, busta 2, fasc. D-3, Criteri ai quali Francia e Jugoslavia potranno presumibilmente uniformare la condotta della guerra, pp. 9-10.

²⁸ Ivi, Libro di guerra, Documento n.2. Apprezzamento della situazione iniziale nella ipotesi di un conflitto est-ovest, p. 31.

Inoltre, la posizione di debolezza in Europa favoriva la ricerca di facili successi in altri settori. In tal senso si andò pianificando l'occupazione del porto francese di Gibuti, ritenendo che avrebbe migliorato sensibilmente la situazione strategica italiana in Africa orientale²⁹. Per l'esecuzione dell'operazione lo stato maggiore della marina prevedeva l'impiego di una squadriglia di cacciatorpediniere di vecchio tipo, le navi Libia e Campania, 2 piroscafi, 10-12 sambuchi a motore, 2 battaglioni di truppe eritree e 1 squadriglia di aviazione³⁰. Le navi raccolte per quest'operazione, nel caso la guerra si fosse protratta, sarebbero state raggruppate in una nuova divisione navale, autonoma e sottoposta direttamente all'autorità centrale, da impiegare nell'Oceano Indiano e nel Mar Rosso³¹.

L'ottimismo della marina riguardo un'offensiva contro la Somalia francese però non era condiviso dagli altri vertici militari. Infatti, lo studio a riguardo fu presentato a Badoglio il 4 ottobre 1929, ma il Capo di stato maggiore generale ordinò che l'operazione contro Gibuti fosse solo studiata, non essendoci in Eritrea forze sufficienti per svolgerla senza l'appoggio dell'Etiopia³².

All'inizio degli anni trenta, fu presentata una sintesi dei precedenti studi operativi effettuati dall'Istituto di guerra marittima, in cui risaltava come le possibilità difensive francesi nei bracci di mare vicini alle colonie africane dell'Italia fossero molto limitate, favorendo un'eventuale azione italiana:

1) La situazione geografico-strategica dei francesi è, nello scacchiere del Mar Rosso e Oceano Indiano, inferiore alla nostra, perché appoggiata ad una colonia, come la Somalia francese, che è più piccola, più povera e meno popolata dell'Eritrea, [...] Le forze navali francesi non troverebbero poi nell'unico porto della colonia, Gibuti,

²⁹ Gooch, *Mussolini and his generals*, pp. 154-155.

³⁰ AUSMM, DG 1-B,C,D, pacco 12, busta 2, Fasc. D-3, Operazione G, Occupazione di Gibuti.

³¹ Ivi, Criteri generali per l'organizzazione guerresca delle forze navali, p. 8.

³² Biagini, Gionfrida, *Lo stato maggiore generale tra le due guerre*, p. 213.

*alcun apprestamento logistico [...] né difensivo che consenta loro di ritenersi al sicuro*³³.

Di conseguenza, l'opportunità di un impiego, anche limitato, di forze navali restava una possibilità da sfruttare, ma persisteva la confusione circa la possibilità delle operazioni, dovuta all'assenza di forze navali nelle basi eritree e somale:

*La questione poi della guerra nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano è molto importante, ma non è mai stata trattata a fondo dall'I.G.M. per cui non si hanno ancora idee precise su quello che sarà l'andamento più probabile della guerra in questo scacchiere*³⁴.

*[...] L'azione francese nel Mar Rosso sarà in massima diretta ad intercettare il nostro traffico mercantile con i mercati dell'Estremo Oriente; essa si limiterà in massima a catturare i nostri piroscafi, fermare quelli neutrali e sequestrarne le merci. L'importanza del Mar Rosso risiede precisamente in queste possibilità di guerra al nostro traffico, che, se abilmente sfruttate dal nostro nemico, possono inaridire anche quella fonte dei nostri rifornimenti per via Suez. Da qui la necessità di attaccare energicamente l'azione francese nell'Oceano Indiano, attaccando le unità destinate alla guerra al traffico con forze superiori. [...] Il problema del dominio del Mar Rosso, e della sua imboccatura, dipende soprattutto dalla relatività delle forze di superficie che i due belligeranti vi avranno concentrato*³⁵.

[...] La Francia distaccherà Gibuti parte delle navi che normalmente tiene in Estremo Oriente, cioè un incrociatore, qualche cannoniera coloniale, qualche avviso tipo Arras ed eventualmente qualche vecchio c.t. In più la Francia potrebbe mandare dalle acque nazionali i due vecchi incrociatori tipo Edgar Quinet. [...] ma probabilmente in un primo tempo dovrà contentarsi del Michelet e del naviglio minore, perché l'invio di importanti unità dalla madre patria non mancherebbe di sollevare i nostri sospetti.

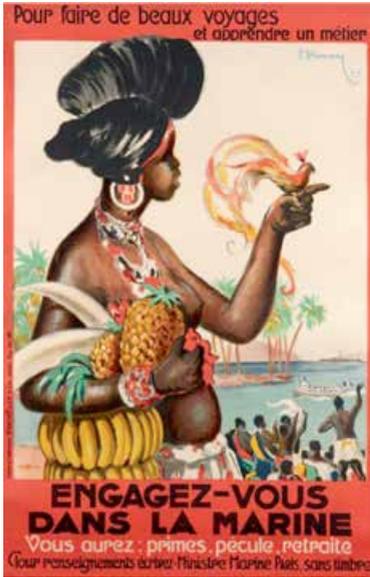
Per parte nostra, onde contrastare efficacemente l'azione francese in Mar Rosso, basterà che vi distacchiamo al massimo tre unità tipo Pisa, oltre la Libia ed i ct. Tipo Pola. Naturalmente queste unità non potrebbero arrivarvi il primo giorno di guerra perché i Pisa sono normalmente disarmati e probabilmente le ostilità scopieranno prima che essi possano

³³ AUSMM, DG 1-B,C,D, Pacco 12, busta 2, Fasc. D-3, Studio del reparto OM, sulla dislocazione delle forze navali, c.a. 1930, p. 11

³⁴ Ibidem.

³⁵ Ivi, pp. 12-13.

*essere in quel teatro d'operazioni; anche il Libia dovendo rientrare dai mari della Cina, non potrà arrivare in tempo per le operazioni di guerra*³⁶.



Le difficoltà nell'impostare un'offensiva contro la colonia francese però non valsero a fermare il crescente interesse della marina per le possibilità offerte di colpire il traffico mercantile nemico nell'Oceano Indiano. Nella successiva revisione dei piani di guerra, effettuata nel 1931, un promemoria del Reparto Piani Operazioni metteva in risalto come:

2) *Tra gli obiettivi secondari che deve prefiggersi una marina belligerante l'attacco a traffico nemico assume una certa importanza in quanto che esso appartiene ai mezzi della guerra marittima con i quali il belligerante cerca di danneggiare l'economia dell'avversario per costringerlo*

alla pace.

3) *L'attacco al traffico è diretto contro navi mercantili di bandiera nemica e contro quelle di bandiera neutrale che trasportino contrabbando.*

4) *L'apprezzamento della situazione nel caso di ipotesi di guerra Est Ovest a ritenere che l'Italia non debba rinunciare a questa forma di guerra anche se le sue possibilità siano molto limitate dalla quasi assoluta mancanza di punti di appoggio all'estero e della scarsa disponibilità di navi particolarmente adatte a questo tipo di guerra*³⁷

La vulnerabilità delle comunicazioni francesi era posta in risalto dal notevole traffico nemico nella regione:

La Francia importa annualmente 14 miliardi di Franchi di viveri di produzione esclusivamente straniera, 33 miliardi di materie prime necessarie alla sua industria e circa 6 miliardi di oggetti fabbricati: un complesso [...] del valore di 53 miliardi di Franchi e di un peso di 50 milioni di tonnellate. A fianco di questa cospicua importazione sta una volumino-

³⁶ Ibidem.

³⁷ AUSMM, DG-10, Fasc. 5, Sf. A3, Promemoria n.21., Reparto O. Ufficio I, Attacco al traffico francese, 21 dicembre 1931, p. 1.

*sa di esportazione [...] circa 55 miliardi di franchi con un peso di 28 milioni di tonnellate. [...] Dalla esposizione di queste cifre risulta che l'attacco al traffico francese appare come un seducente problema: esaminato dal punto di vista della possibilità italiana esso appare come un problema di limitata soluzione[...]*³⁸.

Il documento valutava poi le possibili linee di comunicazione francesi vulnerabili all'azione italiana, concludendo che:

*avremo quindi due teatri principali di operazione: l'Oceano Indiano e l'Oceano Atlantico meridionale. L'Oceano Atlantico meridionale sarebbe più redditizio dell'Oceano Indiano, ma per l'assenza di basi la nostra azione dovrà essere prevalente in Oceano Indiano, che è sussidiato dalla base di Massaua*³⁹.

Il problema principale restava però la pochezza dei mezzi a disposizione per uno scenario di dimensioni così vaste. Infatti, il documento facendo riferimento alla scarsità di navi adatte all'impiego nell'Oceano Indiano si riferiva agli incrociatori ausiliari, al momento del tutto assenti nella flotta della Regia Marina. In alternativa, si proponeva l'impiego di mercantili camuffati:



1) *Si è già affermato che l'attacco al traffico deve essere svolto non da incrociatori ausiliari (unità ad alta velocità, ma con modesta autonomia), ma bensì da piroscafi armati con apprestamenti offensivi dissimulati.*

2) *Questo speciale tipo di unità deve rispondere alle seguenti caratteristiche:*

- a) *Tonnellaggio tra le 4.000 e le 8.000 tonnellate di stazza lorda*
- b) *Combustione a nafta: preferibilmente con apparati motori diesel;*
- c) *Velocità fra le 12 le 15 miglia.*
- d) *Autonomia non inferiore alle 10.000 miglia*

³⁸ Ivi, p. 2.

³⁹ Ivi, p. 5.

- e) *Attitudine per quanto riguarda le sistemazioni di bordo a lunghe permanenze in mari ed in climi tropicali.*
- f) *Comodi alloggi a bordo per gli equipaggi e possibilità di alloggiare convenientemente sia gli equipaggi e possibilità di alloggiare convenientemente sia gli equipaggi da preda che gli equipaggi ed i passeggeri dei piroscafi catturati od affondati*
- g) *Limitato armamento d'artiglieria con un pezzo a prua ed uno a poppa del calibro di 120 mm – Dotazione di 400 colpi per pezzo – Telemetro – Comunicazioni con portavoce – modestissima difesa a.a.: al massimo una o due mitragliere Colt. Sistemazioni per affondamento mine e depositi di tali armi. Possibilità di avere a bordo un aereo da ricognizione. Possibilità di sistemare a bordo almeno due lanciasiluri da 450 mm⁴⁰.*

Seguiva una lista di quattordici navi della marina mercantile italiana che potevano essere modificate e rese adatte allo scopo previsto dal promemoria⁴¹. Il documento in realtà lascia intendere quanto poco fosse effettivamente capace la Regia Marina di concepire un impiego organizzato delle forze nell'Oceano Indiano, un problema causato anche dalle difficoltà logistiche connesse alle basi della regione, di cui l'Italia non disponeva sia per la scarsità delle infrastrutture coloniali sia per il limitato valore commerciale delle colonie, nelle quali il traffico mercantile era estremamente ridotto⁴².

La pianificazione oceanica della marina assumeva il valore di una puntura di spillo, volta a dirottare parte delle forze francesi destinate al Mediterraneo verso l'Oceano Indiano (il discorso era analogo con l'Atlantico), in modo da alleggerire il peso di un confronto navale che il riarmo della Marine Nationale e l'alleanza francese con la Jugoslavia stavano rendendo svantaggioso⁴³.

Le difficoltà comunque non fermarono le ipotesi d'impiego nella regione. Infatti, nel gennaio 1931, giunse sulla scrivania del Ministro della Marina Sirianni la proposta del Comandante della IV squadriglia sommergibili per una crociera sperimentale nel Mar Rosso, per valutare le

⁴⁰ Ivi, p. 6.

⁴¹ Ivi, pp. 6-7.

⁴² Labanca, *Oltremare*, pp. 280-301.

⁴³ Gooch, *Mussolini and his generals*, pp. 218-227.

possibilità operative nella regione. La crociera sarebbe durata di quattro mesi e mezzo e in totale le due unità avrebbero percorso 9.146 miglia con l'appoggio di una nave mercantile noleggiata dal Lloyd Triestino⁴⁴.

Il progetto non ebbe seguito perché l'interesse per l'Africa orientale continuava concentrarsi sulle unità di superficie. Tuttavia, la situazione cominciò a mutare nei primi anni Trenta, quando la messa in servizio dei numerosi sommergibili della serie 600, piccole unità concepite per l'impiego nel Mediterraneo, rese disponibile classi più vecchie, ma più grandi e quindi maggiormente adatte all'Oceano Indiano, per eventuali operazioni in quest'area.



Probabilmente, furono anche le incertezze sulle possibilità operative che spinsero il Ministro della Marina Giuseppe Sirianni (1874-1955) a organizzare il periplo africano da parte di due dei quattro sommergibili della classe "Balilla" (1925), lo *Sciesia* e il *Toti*, allo scopo di valutare le possibilità d'impiego e anche per ottenere un visibile successo propagandistico⁴⁵. Infatti, alle due unità fu affidata specificatamente la raccolta d'informazioni militari sensibili, modificandone il percorso per includervi le principali basi francesi nell'Oceano Indiano:

In considerazione dell'importanza della base navale di Diego Suarez e delle difficoltà che si incontrano per ottenere sicure notizie sugli apprestamenti che vi si stanno effettuando, questo Ministero riterrebbe opportuno includere tale porto nell'itinerario che sarà seguito dai sommergibili⁴⁶.

⁴⁴ Fabio De Ninno, *I sommergibili del fascismo, politica navale, strategia e uomini tra le due guerre mondiali*, Unicopli, Milano 2014, p. 209.

⁴⁵ Ivi, p. 278.

⁴⁶ AUSMM. Rdb. 2568. Fasc. 1, Ministero della marina al Ministero degli esteri, 18 agosto 1933.

La crociera fu compiuta dal 14 settembre 1933 al 25 febbraio 1934, percorrendo 15.496 miglia circumnavigando il continente africano⁴⁷. Secondo la relazione finale del Capitano di Fregata Carlo Savio, comandante della sezione:

La crociera ha anche provato come con una unità di tal genere sia possibile rimanere a lungo fuori dalla base bastando a se stessa ed in climi eccezionalmente caldi, senza che si verificchino inconvenienti gravi al materiale, purché si provvedano adatti rifornimenti di combustibile e di lubrificante e purché le unità abbiano con se pezzi di rispetto necessari che ho specificato nel testo di questo rapporto finale⁴⁸.

L'inizio della crisi dei rapporti internazionali seguita all'invasione giapponese della Manciuria (dicembre 1931) rafforzò l'indirizzo di politica estera aggressivo del fascismo⁴⁹, infondendo negli stati maggiori la necessità di rilanciare la pianificazione operativa, proseguendo l'aggiornamento degli studi e dei piani di guerra delle tre forze armate. Questa volta alla luce di un ritrovato ottimismo dovuto alla crescente percezione della minaccia tedesca da parte francese sul continente europeo⁵⁰.

L'ultima versione dei piani di guerra elaborati dalla marina per l'Ipotesi Est-ovest, valida per il 1934, quindi poco prima che la Guerra d'Etiopia costringesse a rivedere l'intera pianificazione operativa della marina per il confronto con la Gran Bretagna, portava a maturazione gli intenti operativi sviluppati nel decennio precedente. Infatti, i piani per il Mar Rosso e l'Oceano Indiano prevedevano la dislocazione di forze relativamente numerose, questa volta precisandone numero e costituzione:

Il comando della divisione navale del Mar Rosso coadiuverà i governi della colonia Eritrea e della Somalia italiana nella difesa delle coste e nella repressione del contrabbando ostile; provvederà alla difesa del traffico in Mar Rosso ed Oceano Indiano; all'attacco del traffico nemico; all'attacco d mare di Gibuti e, se sarà ordinato all'occupazione di tale luogo.

⁴⁷ Giogerini, *Uomini sul fondo*, Mondadori, Milano 1994, pp. 157-158.

⁴⁸ AUSMM. Rdb. 2568. Fasc. 1, Relazione finale sulla crociera intorno al continente africano dei Smg. A. Sciesa ed E. Toti, p. 21.

⁴⁹ Collotti, *Fascismo e politica di potenza*, p. 175

⁵⁰ Minniti, *Fino alla guerra*, pp. 73-81

Detto Comando ha ai suoi ordini:

Una divisione di incrociatori antiquati fra i quali il Quarto, che in base alle disposizioni del Documento n.10 dovrà lasciare l'E.O, una squadriglia di cacciatorpediniere, un certo numero di incrociatori ausiliari.

Le modalità di azione, che compariranno in apposito documento, sono succintamente le seguenti:

a) Esercitare, una attenta sorveglianza su Gibuti e sulle provenienze da Diego Suarez per prevenire attacchi contro le coste coloniali, ed agire per contrastarli.

b) In base alle notizie sui transiti del nostro naviglio mercantile nel Golfo di Aden predisporre la difesa secondo il caso, diretta od indiretta, nelle zone al largo del Golfo. Organizzare la caccia ad eventuali sommergibili nemici penetrati nel Mar Rosso.

c) Provvedere, quando avrà unita disponibili dagli altri servizi, specialmente piroscafi armati, all'attacco al traffico nemico, che si svolgerà nelle zone meridionali e subtropicali dell'Oceano Indiano.

d) Eseguire con forze navali, in accordo con le forze aeree coloniali, reiterati bombardamenti di Gibuti per rendere insostenibile al naviglio nemico⁵¹.



Il passo successivo fu la redazione di uno studio per l'impiego dei sommergibili basati in Africa Orientale, presentato dall'Ufficio Piani dello stato maggiore il 3 dicembre 1934⁵². In particolare, ci si soffermava

⁵¹ AUSMM, DG, DG 1-B,C,D, Pacco 12, busta 2, Fasc. D-3, Ufficio del capo di stato maggiore, direttive di massima per l'ipotesi di guerra su due fronti vevolvi per l'anno 1934, pp. 35-36.

⁵² Patrizio Rapalino, Giuseppe Schivardi, *Odissea di un sommergibilista*, Mursia, Milano 2008, p. 73.

nuovamente sulle possibilità di attaccare il traffico francese, per le quali i sommergibili sembravano particolarmente adatti:

a) Opporre al contrasto del nemico contro il nostro traffico nel Golfo di Ade una azione insidiosa capace di creargli una serie di difficoltà.

L'Azione può essere sviluppata mantenendo un servizio di vigilanza sulle rotte di uscita del golfo di Tagura in modo attaccare le unità dirette o provenienti da Gibuti, oppure mantenendo un servizio di agguato sulle rotte del Golfo di Aden in modo da attaccare le unità nemiche intente a contrastare il nostro traffico. [...] Il tipo di sommergibili dovrebbe essere quello di Media crociera [...]

b) Insidiare le unità nemiche che possono essere destinate all'attacco del nostro traffico in Oceano Indiano.

[...] riuscirà agevole operare nelle vicinanze delle basi delle quali l'avversario dispone. E cioè del gruppo di basi e punti di appoggio della penisola Indiana (Mahè, Pondicherry, Yanaon, Karical), e delle basi dell'isola Madagascar. [...] Le distanze Massua-Golfo del Bengala sono dell'ordine di 3.000 miglia; quindi occorrono sommergibili con un autonomia non inferiore alle 8.000 miglia [...]

c) Attaccare il traffico nemico nell'Oceano Indiano.

È presumibile che le rotte del traffico francese abbandoneranno la via del Mar Rosso, e che quindi quelle dell'Estremo Oriente attraverseranno lo stretto di Sonda e dirigeranno sul Capo di Buona Speranza approfittando della sfera d'azione protettiva delle basi del Madagascar, e quelle dell'Australia punteranno direttamente a doppiare il Capo di Buona speranza. Conviene che i sommergibili operino nelle zone focali, le quali sono: lo sbocco dello stretto di Sonda, i paraggi sud di Madagascar, e la zona del Capo di Buona Speranza. Le distanze da Massua si aggirano sulle 4.500 – 4.000 miglia, per il che autonomia dei sommergibili dovrebbe essere intorno alle 12.000 miglia.

[...] si dovrà in massima provvedere:

Un sommergibile che operi nella zona orientale, il quale uscendo dal Golfo di Aden si porti ad intersecare la rotta del traffico francese Sonda-Madagascar [...]

Un sommergibile che operi nella zona meridionale, il quale uscendo dal Golfo di Aden, si porti nelle acque dell'isola di Madagascar per agire contro le sue unità appoggiate alle basi dell'isola e

*contro il traffico nella zona sud; passi nella zona del Capo di Buona Speranza e rientri in Mar Rosso*⁵³.

I battelli impieghiabili nelle operazioni sarebbero stati quelli della classe Mameli nell'area del Golfo di Aden, mentre i tipi di crociera medio-grande (Settembrini, Glauco, Balilla e Archimede) potevano operare anche in Oceano Indiano, ma solo davanti alle basi nemiche. Infine, solo i tre della Classe Calvi tipo Tazzoli (1935) si prestavano a poter svolgere tutti i tipi di operazione. Invece, circa il numero di agguati previsti, si passava da un minimo di 2 unità di piccola crociera e 2 di grande crociera, fino a 4 e 3 per un totale di 7 unità⁵⁴.



Il Sommergibile *Enrico Tazzoli* (1935-1943). Sotto il comando del CC M. O. Carlo Fecia di Cossato (1908-1944) affondò 17 mercantili e un incrociatore. Fu affondato da una mina nel maggio 1943, mentre era diretto in Estremo Oriente

L'impiego delle unità avrebbe richiesto l'apprestamento di basi e punti d'appoggio necessari a sostenere nel tempo l'azione dei sommergibili. In particolare, era prevista la necessità di approntare:

- a) *A Massaua: - Una base per sommergibile fornita dei seguenti servizi.*
- *Stazione di carica per energia elettrica ed aria compressa ed officina piccole riparazioni: pontone tipo G.Q. 4.*
 - *Rifornimento nafta: in caso di mobilitazione è previsto, fino a che non saranno costruiti altri depositi nafta, l'invio a Massaua di una cisterna tipo Giove. Una parte del carico può essere nafta per sommergibili.*

⁵³ AUSMM. DG. DG-8. A,B,C. Pacco 24. Busta 1. Fasc. C 3. Ufficio Piani. Impiego di sommergibili con base a Massaua. 3 dicembre 1934, pp. 1-5.

⁵⁴ Ivi, pp. 5-6.

- *Rifornimento lubrificanti : Deposito per 40 tonnellate in botti.*
- *Magazzino per parti di rispetto e per siluri (40 armi)*
- *Rifornimento munizioni – queste possono essere depositate nella Santa Barbara delle batterie*
- *Alloggi del personale a terra.*
- b) *A Chisimao: - un punto di rifornimento per sommergibili fornito dei seguenti servizi*
 - *Rifornimento nafta, Adibire al momento opportuno uno dei costruenti depositi a nafta per sommergibili.*
 - *Rifornimento lubrificanti: Deposito per 10 tonnellate in botti.*⁵⁵

I piani di guerra per l'Oceano Indiano e il Mar Rosso che abbiamo esaminato tracciano l'intenzione di dislocare forze navali per l'impiego in queste aree tra il 1925 e il 1934, quindi molto prima dell'ipotesi di un conflitto contro la Gran Bretagna comparisse nei piani della marina. In sostanza, la costituzione della Divisione Navale per l'Africa orientale, avvenuta il 28 agosto 1935⁵⁶, trae origine dalla lunga pianificazione degli anni precedenti per una guerra contro la Francia, frutto a sua volta di un preciso indirizzo di politica estera che si rifletteva sulla marina⁵⁷.

Le ipotesi e gli studi presentati vanno inseriti all'interno di una visione più ampia del problema militare italiano. Innanzitutto l'idea di una proiezione oceanica più che per reali motivi militari si prestava alla ricerca prestigio e dello status Italia come grande potenza mondiale. Il problema restava la debolezza del ruolo mondiale dell'Italia che il fascismo si sforzò di rafforzare in ogni modo, soprattutto con l'acquisizione dell'Etiopia, ma che nascondeva la ricerca di un prestigio inconsistente economicamente e militarmente⁵⁸. Di conseguenza, nonostante le ambizioni del regime, la dislocazione di forze rilevanti, come una divisione navale, in una regione logisticamente isolata come l'Africa Orientale, avrebbe richiesto la presenza di basi adatte all'appoggio delle unità previste. Tuttavia, le sistemazioni logistiche minime furono realizzate solo durante la Guerra

⁵⁵ Ivi, pp. 9-10. Apprestamenti delle basi.

⁵⁶ Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, p. 334.

⁵⁷ Knox, *Destino Comune*, pp. 139-140.

⁵⁸ Labanca, *Oltremare*, pp. 303-304.

d’Etiopia, in prevalenza per rispondere alle esigenze di trasporto delle forze d’invasione italiane⁵⁹.

É stato sostenuto che Cavagnari avrebbe trascurato le possibilità che le basi di questa regione offrivano per colpire le linee di rifornimento britanniche dirette in Egitto⁶⁰. In realtà, l’Africa Orientale non era difendibile senza il controllo del Canale di Suez e la rivalità con la Gran Bretagna, prima latente e poi esplosa dopo il 1935-36, rendeva impossibile mantenere forze navali rilevanti nella regione. Paradossalmente la conquista dell’Impero rese meno possibile l’impegno di forze navali italiane nell’Oceano Indiano, perché l’ostilità inglese le avrebbe isolate al primo accenno di conflitto⁶¹.

L’idea di allargare le operazioni navali all’Oceano Indiano e al Mar Rosso creava problemi difficilmente superabili per una marina mediterranea, come dimostrato dalla lentezza nel trasformare la pianificazione in realtà. Solo con un lungo processo di trasformazione della marina in una forza oceanica sarebbe stato possibile fare diversamente e l’esplosione del contrasto navale con la Gran Bretagna inizialmente rafforzò questa ipotesi. Infatti, nel 1936, lo stato maggiore concepì il piano per una flotta oceanica, capace di confrontarsi su un piano di parità locale con la Mediterranean fleet. In questa fase fu prevista anche la creazione di una squadra oceanica per le basi dell’Africa Orientale, ma si trattava di una chimera date le scarse risorse industriali e finanziarie italiane, infatti i piani a riguardo furono messi rapidamente da parte⁶². Perciò, dopo la fine della guerra d’Etiopia, la Regia marina si concentrò sulla costruzione delle navi da battaglia ritenute necessarie per acquisire la superiorità locale nel Mediterraneo centrale⁶³.

⁵⁹ USMM, *La marina italiana nella Seconda Guerra mondiale, Vol. X, Le operazioni in Africa Orientale*, USMM, Roma 1961, pp. 3-6.

⁶⁰ Rapalino, Schivardi, *Odissea di un sommergibilista*, p. 69.

⁶¹ Mariano Gabriele, *La politica coloniale e la marina, 1861-1936*, Bollettino d’archivio USMM, Roma 1990, pp. 93-94.

⁶² Robert Mallett, *The Italian Navy and fascist expansionism 1935-40*, Frank Cass, Londra 1998, pp. 49-80.

⁶³ Gooch, *Mussolini and his generals*, pp. 347-348.

Nell’Africa Orientale italiana si tornò a pensare all’impiego di forze leggere, incrociatori e sommergibili, per disturbare le comunicazioni anglo-francesi nella regione. Tuttavia, l’insufficienza delle forze disponibili necessarie per esercitare un’azione navale anche solo minimamente efficace, aveva costituito una costante nel periodo 1925-1934 e continuò a esserlo negli anni successivi. Inoltre, nel 1939, le pressanti esigenze del Mediterraneo, unite alle difficoltà industriali del paese, resero impossibile proseguire i programmi per le limitate forze oceaniche previste⁶⁴.



I cacciatorpediniere Pantera, Nullo, Manin e Battisti alla banchina di Massaua nel 1940

A questo si aggiungeva la generale mancanza di esperienza nell’impiego in acque tropicali e oceaniche. Problemi che sarebbero emersi prepotentemente nelle prime fasi della Seconda guerra mondiale, quando buona parte delle unità disponibili in Africa Orientale fu messa fuori combattimento dal malfunzionamento dei sistemi di bordo, inadeguati alle condizioni ambientali della regione⁶⁵.

La conclusione che possiamo trarre è che la vicenda dei piani di guerra che abbiamo esaminato riconduce al problema più generale della politica militare del fascismo negli anni trenta. Secondo Alberto Santoni:

Mussolini era uno sprovveduto in campo militare, dove egli manifestò dilettantismo ed approssimazione, difetti poco o nulla mitigati e corretti dagli opportunisti capi militari del regime. Questi ultimi semmai, esercita-

⁶⁴ Ivi, p. 473; Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, p. 379.

⁶⁵ Rapalino, Schivardi, *Odissea di un sommergibilista*, pp. 88-91; Giorgerini, *Uomini sul fondo*, pp. 391-393.

rono spesso sul Duce, per bieca adulazione, una deleteria influenza contraria, accentuando la sua illusione di essere un grande condottiero⁶⁶.

Di conseguenza, le forze armate si piegarono ad ambizioni che superavano le risorse a disposizione per realizzarle in misura tali da essere giustamente definite “fantascientifiche”, senza che ciò costituisse un freno alla persecuzione delle stesse⁶⁷.

Comando Navale A. O. I. (MARISUPAO) CM Carlo Balsamo di Specchia Normandia dal gennaio 1941 Mario Bonetti
Base Navale Massaua
Gruppo Dragamine – R. N. <i>Eritrea</i>
Flotta del Mar Rosso (10 giugno 1940 – 8 aprile 1941)
V Squadriglia Ct (<i>Leone, Tigre, Pantera</i>)
III Squadriglia Ct (<i>Nullò, Manin, Sauro, Battisti</i>)
Torpediniere (<i>Acerbi - Orsini</i>)
VIII Gruppo Smg (CF Gino Spagone) LXXXI Squadriglia (<i>Guglielmotti, Ferraris, Galvani, Galilei</i>) LXXXII Squadriglia (<i>Perla, Macallé, Archimede, Torricelli</i>)
XXI Flottiglia Mas XXI Squadriglia Mas (204, 206, 210, 213, 216) 2 Squadriglie Motoscafi – Sezione Sambuchi
Bananiere: due armate (RAMB I, RAMB II), una ospedale (RAMB IV)
Cannoniere (<i>Porto Corsini – Bigliera</i>)
Posamine <i>Ostia</i> – Petroliera <i>Niobe</i> – Rimorchiatore <i>Ausonia</i>
Navi cisterna acqua (<i>Sile, Sebeto, Bacchiglione</i>)

⁶⁶ Alberto Santoni, *Strategie politiche e militari del fascismo dalla conferenza di Stresa all'intervento in guerra*, in, Bollettino d'archivio USMM, anno VIII, marzo 1994, p. 20.

⁶⁷ Giorgio Rochat, *Le guerre italiane, 1935-1943*, Einaudi, Torino 2005, p. 241-242.

La Piazza della Regia Marina di Messina (1939-1943)

di Armando Donato

L'istituzione della Milmart e della Piazza Militare Marittima di Messina



Medaglia in bronzo per la Milmart
(Collezione F. M. Grasso)

Per antica tradizione napoleonica, le batterie costiere, incluse quelle delle piazze marittime, erano inquadrare nell'artiglieria terrestre. In Italia costituivano la specialità dell'"artiglieria da Fortezza e da Costa". Alla fine dell'Ottocento le antiche batterie costiere di Messina furono armate con mortai¹ da 280/9 e collegate in sistema permanente, in minima parte rimasto attivo sino al 1943 ed integrato o per meglio dire sostituito già negli anni Trenta da un più moderno sistema difensivo fisso.

Nel 1921 aveva sede a Messina il 4° reggimento art. da costa, col 2° gruppo su 4 batterie. In seguito ragioni di bilancio misero in questione la sopravvivenza delle difese costiere e la creazione della difesa antiaerea: queste esigenze furono di fatto sacrificate ai programmi di maggior impatto propagandistico, e il taglio fu camuffato mediante il trasferimento nominale di alcune competenze alla neo-istituita milizia volontaria per la sicurezza nazionale. Per quanto riguarda la Sicilia, il nuovo ordinamento della MVSN del 1929 prevedeva un comando su 2 gruppi, di cui il XXXIX a Messina composto da 4 legioni². In Sicilia c'erano inoltre reparti della Milizia Artiglieria Contraerei, isti-

¹ Detti anche obici C- corti

² AUSMM, Archivio Milmart, Titolare suppletivo n 8, cartella 2517

tuita nel 1927 e divenuta nel 1930 M. DAT.- Milizia per la Difesa Contraerei, poi nel 1931 M. DICAT - Milizia Difesa Contraerei Territoriale.

Nel 1934 i reggimenti di artiglieria da costa furono sostituiti dalla Milizia da Costa, di fatto istituita nel 1935. A Messina c'era la 17^a legione M. da Cos e si componeva di: 1 comando raggruppamento; 1 comando di sottoraggruppamento; 4 comandi di gruppo; 8 batterie³.

Nel 1939 la M. da Cos. prese la denominazione di Milmart, Milizia Artiglieria Marittima e circa la difesa navale, a parte le 8 vecchie batterie per obsoleti mortai da 280/9 avute dal R. Esercito, la Piazza di Messina possedeva già armate e pronte tre nuove batterie di cui: una da 120/40 (De Cristofaro), una da 120/50 (Mezzacapo), ed una da 152/50 (Punta Pellaro) avute dalla R. Marina. La Milmart, dipendeva dal Comando Gruppo Legioni di Roma⁴. Nel 1940 le unità M. DICAT della Sicilia formavano la 22a Legione.

Entrambe le specialità dipendevano da un unico comando retto da un luogotenente generale della Milizia, a suo volta sottoposto al Comando Centrale Milizia Artiglieria Marittima, retto da un comandante generale sottocapo di SM per la difesa territoriale; dal Capo di SM per la R. Marina (parte tecnica, addestramento, impiego ecc) e dal Capo di SM della MVSN (reclutamento, addestramento, amministrazione, mobilitazione)⁵.

Mentre nei mesi di marzo, maggio ed agosto si sanciva il passaggio alla Regia Marina delle opere del Regio Esercito⁶, con R. Decreto del 27 settembre 1939 fu istituita la Piazza Militare Marittima di Messina / Reg-

³ *Cenni storici relativi alla costituzione della Milizia Artiglieria marittima*, AUSMM.

⁴ AUSMM, Archivio XIII Milmart II Serie, b. 001, f. 0008

⁵ Riguardo gli ufficiali Milmart, la comparazione dei gradi col R. E. era la seguente: sottocapo manipolo- sottotenente; capo manipolo- tenente; centurione- capitano; seniore-maggiore; prima seniore- tenente colonnello; console -colonnello; console generale - generale di brigata; luogotenente generale -generale di divisione; luogotenente generale capo di SM della Milizia - generale di corpo d'armata; comandante generale- generale di armata

⁶ AUSMM, Fondo XIII Milmart, II Serie, B 003, f. 0022, 0023

gio Calabria, in sostituzione della Fortezza Messina / Reggio Calabria del Regio Esercito⁷.

Le batterie di grosso calibro erano servite dal personale della 6^a legione Milmart, istituita nel gennaio dello stesso anno ed avente sede a Messina, così come il Comando Militare Marittimo in Sicilia (amm. di div. Barone). Il Comando della 6a legione nonché del F.A.M.- Fronte a Mare, spettava al console De Lillo il quale poi da console generale avrà il comando del 1° gruppo legioni, con sede presso i locali dell'istituto Buon Pastore. Il 1° gruppo fu istituito nell'aprile 1940, stesso anno nel quale la Milmart fu riconosciuta specialità autonoma, alle dirette dipendenze del Comando Generale MVSN e dello SM della R. Marina, per l'addestramento e l'impiego.



Messina. Personale della MVSN. Il quinto da sinistra è il console generale De Lillo, comandante del 1° gruppo legioni Milmart, al suo fianco a braccia conserte il comandante della 6a legione Milmart, console Tomasello. (collezione F. Riccobono)

L'organizzazione della difesa navale

Si componeva di un Comando Fronte a Mare, con sede presso la caserma Sabato, devoluto al comandante della 6^a legione Milmart (avente

⁷ AUSMM, Fondo Milmart, Titolare suppletivo n 8, cartella 2631

stessa sede). Da esso dipendevano 4 comandi di gruppo, di cui due sulla sponda Sicula e due su quella Calabra dello Stretto⁸



Messina. L'ingresso principale della batteria Masotto dotato di porta reale con stemma del Regno d'Italia (A. Donato)

Il Comando Gruppo Nord Siculo, con sede in località Menaia presso la batteria Crispi, collegato alle fotoelettriche di Pace e Torre Faro ed al semaforo di Spuria, comprendeva le seguenti batterie (navali

e doppiocompito)⁹:

- Masotto¹⁰ (6 pezzi da 280/9);
- Crispi (8 pezzi da 280/9);
- Spartà (tre pezzi da 152/45 più uno da 120/40 illuminante);
- Mezzacapo (4 pezzi da 120/50);
- R. E. 198¹¹ (4 pezzi da 105/28);
- MS 123¹² (4 pezzi da 90/42);
- MS 2 (sezione da 76/40);
- MS 400 (4 pezzi da 76/40).

Il Comando Gruppo Sud Siculo con sede in località puntale Cappellaro, nei pressi della batteria Cavalli collegato con la fotoelettrica di Treme-

⁸ AUSMM, Fondo XV Marisicilia Messina, faldone 5

⁹ Ovvero batterie contraeree con compito secondario antinave

¹⁰ Le vecchie batterie da 280/9 per battere eventuali obiettivi in zone non viste dai 2 telemetri a base verticale in dotazione, erano supportate da apposite postazioni per telegoniometro, ancora oggi esistenti.

¹¹ Le batterie da 105/28 avevano funzione antisilurante e di eventuale controbatteria

¹² La sigla MS si rifaceva alle iniziali della Piazza Marittima di Messina

stieri e la stazione di riconoscimento di Piano del Giglio, comprendeva le batterie:

- Schiaffino (6 pezzi da 280/9) (fig.);
- Cavalli (6 pezzi da 280/9);
- De Cristofaro (4 pezzi da 120/40);
- R. E. 196 (4 pezzi da 105/28);
- MS 280 (4 pezzi da 90/42);
- MS 3 (4 pezzi da 76/40);
- MS 611 (4 pezzi da 76/40).

Per il tiro notturno le batterie non servite da pezzo illuminante:

- Masotto, Crispi, Mezzacapo, R.E. 198, Siacci e Beleno, erano servite dalla fotoelettrica di Torre Faro;
- MS 123 dalla fotoelettrica di Pace;
- Schiaffino, Cavalli, MS 611, MS 280 e R. E. 199, dalla fotoelettrica di Tremestieri;
- MS 3 ed MS 400 dalle fotoelettriche R. M. 38 e 60.



Cannone da 76/40 della sezione MS 2. Si notano la macchina spolettatrice, il telemetro a coincidenza e il tavolo di calcolo. (A. Donato, *Messina Obiettivo Strategico*).

Il Comando Gruppo Nord Calabria, con sede in località Spartà, pressi batteria Siacci, collegato alle fotoelettriche di Scilla, S. Trada e Punta Pezzo, comprendeva le batterie:

- Siacci (6 pezzi da 280/9); Beleno (6 pezzi da 280/9);
- R. E. 196 (4 pezzi da 105/28).

Il Comando Gruppo Sud Calabria, con sede in località Pentimele Sud, pressi batteria Pellizzari collegato con le fotoelettriche di Catona, Penti-

mele e stazione di riconoscimento di Torre Lupo, comprendeva le batterie:

- Gullì (6 pezzi da 280/9); Pellizzari (4 pezzi da 280/9);
- Conteduca (4 pezzi da 152/50 + 1 da 120/40 illuminante);
- R. E. 197 (4 pezzi da 105/28); MS 594 (sezione da 76/40).

Per il tiro notturno le batterie Siacci, Beleno, e R. E. 196, Gullì, e Pellizzari erano servite dalle fotoelettriche comprese tra Scilla, S. Trada, Punta Pezzo, Pentimele e Catona.



Messina. Batteria Schiaffino, militi della 6^a legione Milmart impegnati nei tiri di esercizio con i 6 vetusti mortai da 280/9 in dotazione. I pezzi sono incavalcati su affusto da difesa, con fianchi scorrevoli sulle lisce inclinate del sott'affusto a molle a perno centrale. (collezione F. Riccobono)

Nel 1940 l'organizzazione della MVSN in Sicilia si rifaceva XIII Zona, da cui dipendeva il 28° gruppo legioni, mentre per la sorveglianza e difesa costiera dell'isola erano attive 23 centurie in quadrate in 7 legioni CCNN¹³. Come già accennato, nel mese di aprile fu istituito il 1° gruppo Legioni Milmart di Messina, al comando del console generale De Lillo.

Il 9 giugno, vigilia della dichiarazione di guerra italiana contro Inghilterra e Francia, al FAM comandato dal primo seniore Svampa, fu ordinato che per l'alba del giorno 10 tutte le batterie antinave fossero pronte contro qualsiasi offensiva inglese o francese.

¹³ G. Rosignoli 1995, pp. 38, 40



Messina. Il console Tomasello, comandante della 6^a legione Milmart, con altri ufficiali della Milizia e della R. Marina, in particolare un capitano di corvetta. Si notano il relativo fregio ed i distintivi di grado su panno robbio per consoli titolari di comando di legione. (da A. Donato, *Messina obiettivo strategico*).

Nel frattempo il FAM era composto da 4 comandi di gruppo navale, 13 batterie antinave, 5 doppiocompito, 5 stazioni di riconoscimento e 9 fotoelettriche¹⁴.

Nel mese di dicembre il seniore Tomasello fu designato quale nuovo comandante della 6^a legione Milmart. Nel 1942 il comandante del 1° gruppo legioni Milmart era il console generale De Lillo (CSM il console Svampa); della 6^a legione il console Tomasello; della Difesa Militare Marittima il capitano di fregata Casoria; del FAM il seniore Rao.

L'organizzazione difensiva antinave si basava su un totale di 14 batterie e 2 sezioni sulla costa sicula ovvero:

batterie costiere da 280/9 Masotto, Crispi, Schiaffino, Cavalli; batterie costiere da 152/45 Spartà e Margottini; batterie costiere da 120/50 Mezzacapo e da 120/40 De Cristofaro; batterie doppiocompito da 90/42 MS 123 e MS 280; batterie doppiocompito da 76/40 MS 611, MS 3 ed MS

¹⁴ AUSSM, Bollettino d'archivio M12- Milmart I serie, Comando FAM, b. 006

400; batterie da 105/28 R. E. 198 e 19; sezioni doppiocompito da 76/40MS 566 ed MS 2.



Capo di Ali (ME). Due dei tre cannoni da 152/45 della batteria costiera Margottini. In alto l'edificio della direzione tiro. (da A. Donato, *Messina obiettivo strategico*).

Batteria Margottini oggi. Una delle piazzole per complesso da 152/45, con al centro il grosso rocchio ancora dotato di piastra. Sullo sfondo la sponda calabra dello Stretto di Messina. (A. Donato)



E 7 batterie e 1 sezione sulla costa calabra ovvero:

batterie costiere da 280/ Siacci, Beleno, Gullè e Pellizzari; batteria costiera da 152/50 Conteduca; batterie da 105/28 R. E. 196 e 197; sezione doppiocompito da 76/40 MS 594.

L'organizzazione della difesa antiaerea

Dipendeva dal comando 6^a legione Milmart che la esplicava attraverso il comando DICAT, con sede inizialmente ubicata presso il palazzo della Provincia. Circa la costa sicula da esso dipendevano:

Comando Gruppo Nord Siculo con sede a Tremonti, da cui dipendevano le batterie:

- MS 123 (4 pezzi da 90/42); MS 577 (4 pezzi da 76/40);
- MS 724 (4 pezzi da 76/40); MS 475 (4 pezzi da 76/40);
- MS 949 (4 pezzi da 76/40); MS 400 (4 pezzi da 76/40)



Messina. Una delle 4 piazzole della batteria a. a. MS 475, armata con pezzi da 76/40 sostituiti nel 1943 con 90/53. Si notano al centro i perni prigionieri per la piastra e i vani munizioni di pronto impiego. (A. Donato)

Comando Gruppo Sud, con sede a Montepiselli, da cui dipendevano le batterie:

- MS 3 (4 pezzi da 76/40); MS 611 (4 pezzi da 76/40);
- MS 280 (4 pezzi da 90/42); MS 525 (4 pezzi da 76/40).

Il comando DICAT fu poi trasferito in sede protetta presso Bisconte mentre l'osservatorio, la stazione radio e una batteria c.a. leggera da 20 mm, erano presso il castello Gonzaga, insieme al comando FAM.

Le incursioni aeree angloamericane sulla città

Nel secondo conflitto mondiale lo sviluppo dell'arma aerea aveva ormai raggiunto un livello tale da essere ritenuta fondamentale per la riuscita delle operazioni a terra. In generale l'obiettivo principale dei bombardamenti era quello di annientare il sistema militare, industriale ed economico nemico, azzerandone la capacità di resistenza armata e creando favorevoli condizioni di vittoria degli eserciti.

A seguito della dichiarazione di guerra del 10 giugno 1940, già a partire dall'11 la RAF aveva attaccato il territorio metropolitano italiano bombardando Torino e Genova¹⁵.

Nel mese di dicembre il 148th Squadron con base a Malta¹⁶, effettuò le prime sporadiche incursioni notturne su Messina, il cui assetto difensivo attivo e passivo stava gradualmente aggiornandosi in base alle necessità, divenute più urgenti per via della guerra.

Il 1941 vide un significativo aumento delle incursioni notturne inglesi a cura dei bimotori pesanti Wellington del 205th Group, sulle attrezzature portuali e ferroviarie della città, effettuate nei mesi di gennaio, luglio, agosto, settembre e novembre¹⁷, per un totale di 62 tonnellate di bombe sganciate¹⁸.

Nel 1942 la RAF effettuò incursioni nei mesi di febbraio, maggio, giugno e luglio¹⁹. Tra il 24 maggio e il 10 giugno si ebbero 104 sortite su Messina, Palermo, Napoli e Cagliari. Il 25 e 26 maggio e il 6 e 7 giugno Messina subì 29 attacchi²⁰, assorbendo in totale 120 tonnellate di bombe²¹.

Nel 1943 gli equilibri bellici cominciavano a propendere nettamente a favore delle forze alleate. Sulla Sicilia e più in generale nello scacchiere mediterraneo furono dunque applicate in modo massiccio e costante le tattiche incursionistiche con utilizzo di ordigni demolitori ed incendiari di varie dimensioni e funzioni.

Dal gennaio 1943 col debutto americano sugli obiettivi siciliani, i programmi di bombardamento furono coordinati dall'USAAF e dalla RAF,

¹⁵ M. Middlebrook, C. Everitt, 2011, p. 51

¹⁶ T. Marcon, 2005, p.16

¹⁷ Bollettini di guerra del Comando Supremo, 1973, pp. 131, 229, 239, 261, 262, 294, 299, 300

¹⁸ D'Este, 2008, p. 498

¹⁹ Bollettini di guerra del Comando Supremo, *op.cit.*, pp. 356, 390, 391, 392, 393, 397, 414

²⁰ Air Staff Operations Records, p .67; Raf Middle Est Rewiew, 1942

²¹ D'Este, *op..cit.*, p.498

per cui l'aviazione americana avrebbe bombardato in maniera sistematica di giorno, quella inglese di notte.

Si trattava della cosiddetta offensiva di bombardamento combinata (Combined Bomber Offensive), attuata tramite la saturazione dell'obiettivo. Tale tecnica era in uso principalmente ai bombardieri pesanti e parte di quelli medi.



Messina. Una delle tre incursioni del 14 luglio 1943. La ferrovia e lo scalo sono colpiti da 38000 chili di bombe sganciate da 96 B 17 e 80 bombardieri medi B 25 e B 26 (NARA)

Dopo le prime attività ricognitive del 4 gennaio e 14 gennaio²², a partire dal 26 e 27 Messina fu dunque attaccata anche dalle formazioni americane dell'USAAF, mediante incursioni diurne a cura dei gruppi da bombardamento pesante e medio delle 9th e 12th Air Forces, condotte circa il bombardamento strategico a largo raggio, dalle formazioni dei quadrimotori da alta quota B17 F Flying Fortress e Consolidated B24 D Liberator. Macchine all'avanguardia dotate tra l'altro di moderni sistemi di puntamento, di motori sovralimentati e capaci di volare a quote massime operative di circa 10000-11000 metri e medie di 6000 - 7000 metri; altitudini irraggiungibili dagli altri velivoli della stessa classe.

²² Diario Storico del Comando Supremo, Vol. IX, 2002, pp. 31, 109

Le sortite notturne erano invece principalmente effettuate dai più modesti ma robusti ed efficienti bombardieri pesanti bimotori a largo raggio Vickers Wellington, del già citato 205° Group della RAF. La 9th AF (in parte IX Bomber Command e con alle dipendenze un gruppo di quadrimotori B24 Mk II inglesi), la 12th AF e il 205th Group dipendevano dal NAAF, Northwest African Air Force.

Il porto di Messina, già sede della III divisione navale, aveva una capacità di 4-5000 tonnellate al giorno, ed il sistema di trasporto era assicurato da 6 traghetti e 7 terminal, di cui 4 a Messina, 2 a Villa San Giovanni e 1 a Reggio Calabria²³.

Lo Stretto era luogo di maggior transito e traffico navale e di conseguenza area da colpire senza soluzione di continuità, in modo particolare dal mese maggio, nel quale effettivamente furono costantemente colpiti i porti e stazioni di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni con relative attrezzature, e danneggiati i traghetti.

Non a caso già da giugno operavano nello Stretto 13 mezzi Siebel e 5 Marinepharframe tedeschi, utili ad assicurare i trasporti, facendo la spola tra i vari punti di attracco eretti lungo le spiagge²⁴.

Nei mesi di gennaio, febbraio, marzo e aprile si registrò quindi una escalation di attacchi, incursioni e di tonnellate di bombe sganciate, sino a toccare i picchi massimi a maggio e giugno²⁵, circa i primi sei mesi dell'anno. Secondo gli studi di Zuckerman pubblicati nel *Bombing Survey Unit*, da gennaio a giugno 1943 furono sganciate su Messina 2056 tonnellate di ordigni.

Solo tra il 18 ed il 30 giugno il NAAF effettuò 317 sortite con i B 17, 566 con i B 25 e 26 e 107 con i B 24 della 9th AF²⁶.

Con lo sbarco angloamericano (Operazione Husky) sul versante sudorientale dell'isola il 9-10 luglio 1943 le incursioni ed i bombardamenti si

²³ AAF Historical Office Headquarters, 1945

²⁴ G-2- General Information Bulletin 1943, p.45

²⁵ WWII Chronology, Military Intelligence Division - War Department, 1943; RAF Middle Est Review, 1943

²⁶ Mark 1994, p. 59

fecero ancora più intensi, spostandosi verso l'area dello Stretto via via che la 7^a armata americana e l' 8^a inglese avanzavano, nel tentativo di chiudere le truppe italo tedesche²⁷ a Messina, obiettivo finale della campagna.



La stazione marittima di Messina ed il tratto di banchina antistante visibilmente danneggiata. (IWM, per gentile concessione di L. Bovi)

Queste ultime nel frattempo avevano organizzato un piano difensivo, riuscendo a contenere la pressione nemica mediante una serie di provvedimenti tattici, ovvero una fase di contenimento basata su 4 linee difensive e 3 linee finali di evacuazione, passanti per i maggiori gruppi montani dell'isola, a sbarramento delle principali rotabili costiere ed interne. Ciò consentiva di costituire una barriera che chiudesse il perimetro della cuspidate nord orientale della Sicilia, culminate con Messina.

Attraverso tali linee le truppe dell'Asse poterono ritirarsi dai fronti occidentali ed orientali dell'isola, arrivando gradualmente sino allo Stretto, nel frattempo potenziato e migliorato nei sistemi difensivi e di trasporto;

²⁷ Circa le forze di terra, in totale gli italiani schieravano 4 divisioni di fanteria mobili; 5 divisioni costiere più 2 brigate ed 1 reggimento autonomo; 3 piazzeforti della R.M. e 2 difese porto del R. E.. I tedeschi 2 divisioni Panzer-grenadiere, alle quali in seguito se ne aggiungerà una terza, più una parte di paracadutisti (fallschirmjäger).

quindi sbarcare in Calabria uomini e mezzi e ritirarsi verso il nord della penisola.

Lo sforzo dell'aviazione alleata su Messina e l'area dello Stretto nei mesi di luglio ed agosto fu dunque notevolissimo²⁸, allo scopo di menomare il sistema di trasporto nello Stretto, distruggere le vie di comunicazione, rendere inutilizzabili le attrezzature portuali e ferroviarie, attaccare i vettori nemici e dunque arrestare a tutti i costi le azioni messe in atto dal nemico. Esso però come detto, riuscirà a portare a compimento le operazioni di trasferimento in Calabria dei reparti della 6^a armata italiana e del XIV Panzerkorps tedesco.

Secondo il rapporto del *NAAF Analysis of bombing operations*, dal 31 luglio al 10 agosto l'aviazione alleata effettuò 528 incursioni diurne e notturne scaricando 1217 tonnellate di bombe sugli obiettivi, mentre i caccia bombardieri, in 758 sortite sganciarono 198 tonnellate di ordigni sui mezzi navali nemici. Le incursioni durarono incessantemente sino al 17 agosto, ultimo giorno della battaglia di Sicilia, conclusa con l'ingresso delle truppe americane e inglesi in città.

Dal 29 luglio al 17 agosto su un totale di 9989 missioni, 2514 furono effettuate su Messina, con circa 31 velivoli persi²⁹. In particolare tra il 13 e il 16 agosto il NAAF effettuò sullo Stretto 1173 sortite anti-shipping di cui: 963 a cura dei caccia P40 e A36 e 227 dei bombardieri medi B 25 e leggeri A 20. Il 15 agosto su 96 incursioni angloamericane, furono colpiti 28 bombardieri e 30 cacciabombardieri, mentre il giorno dopo su 96 incursioni, 44 bombardieri.

L'inefficienza degli attacchi diurni spinse ad operare mediante incursioni notturne, con risultati sicuramente più apprezzabili in quanto utili a mettere in crisi le attività nemiche. Le notti tra l'11 e 12 e il 12 e 13 agosto, i bimotori pesanti inglesi Wellington scaricarono sugli obiettivi un totale 340 tonnellate di bombe³⁰.

L'area del porto rimase costantemente uno degli obiettivi prioritari dell'aviazione alleata. Zuckerman calcola che ad essa spettò il 35% del

²⁸ WWII Chronology, August 1943

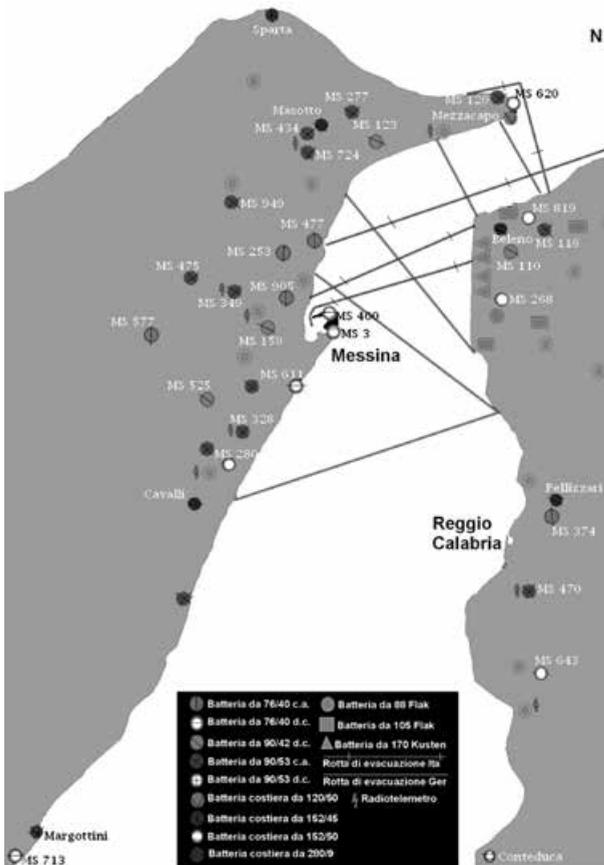
²⁹ D'Este, *op. cit.* pp. 535, 536

³⁰ Mark, *op. cit.* p. 74

totale delle bombe, quindi considerando le incursioni relative agli anni precedenti e quelle effettuate dal 26-27 gennaio al 16-17 agosto 1943, e calcolando che su Messina fu scaricato un totale di circa 6500 tonnellate di bombe; si evince che oltre 2200 caddero sull'area del porto, gravemente danneggiato.

1943: il rafforzamento delle difese della Piazza

Se è dunque vero che nel 1943 le incursioni aeree sull'Area dello Stretto aumentarono significativamente rispetto agli anni precedenti, è altrettanto vero che nel frattempo la sua difesa sia antiaerea che navale era stata aggiornata.



Mappa dello schieramento della batterie pesanti poste a difesa dello Stretto nell'agosto 1943. (A. Donato)

Il 4 gennaio il Ministro della Marina riferì circa le batterie e mitragliere poste a difesa c.a. della Piazza; il 20 fu trasmesso l'ordine di riesaminare la possibilità di potenziamento della difesa c.a. Il 25 furono impartire disposizioni all'Oberbefehlshaber (comando in capo tedesco) Sud per il potenziamento della difesa aerea dello Stretto di Messina.

La missiva del Comando Marina di Messina datata 30 gennaio a firma dell'Amm. di Squadra Barone, evidenzia la necessità urgente di

la necessità urgente di

rafforzare la difesa c.a. specialmente nel settore nord della città, a causa dell'aumentare delle incursioni aeree nemiche. Il 16 gennaio in previsione di massicci attacchi aerei sui porti principali dell'isola, fu deciso l'allestimento di moli e porti minori, al fine di provvedere al trasporto delle merci indispensabili ai fabbisogni civili e militari. Si produssero relazioni e comunicazioni anche il 14, 17 e 23 febbraio nonché l'1 e 22 aprile.

L'allegato n 1 dell'allegato 1489, documento n 64 del 14 febbraio, calcola circa la situazione della difesa c.a. in Sicilia, un totale di 34 località difese, 88 batterie da alta quota, 19 da media quota, 350 armi da 20 mm ed 85 proiettori.³¹

Nel gennaio 1943 la situazione delle batterie della Piazza si presentava quindi nel complesso già migliorata ed incrementata rispetto agli anni precedenti. In totale infatti si contavano 31 batterie italiane di cui: 4 costiere da 280/9; 2 costiere da 152/45; 1 costiera da 152/50; 1 costiera da 120/50; 1 costiera da 120/40; 12 doppiocompito da 76/40, 90/42 e 90/53; 10 contraeree da 76/40, 90/42 e 90/53, più 4 da 88 Flak tedesche.

A febbraio il Comando Marina di Messina ordinava inoltre l'allontanamento del maggior numero di personale dal porto, ed il trasferimento degli uffici in luoghi sicuri. Inoltre disponeva varie misure di sicurezza per le navi in porto, per alcuni moli, nonché il divieto di ormeggio delle cisterne d'acqua presso le invasature delle navi traghetto.

Nel mese di aprile il Comando Milmart di Roma, disponeva che le batterie tedesche da 88 Flak dislocate sulla costa sicula, in zona Crispi, Cap-



³¹ Diario Storico del Comando Supremo, *op. cit.*, pp.33, 135, 161,173, 206, 406, 423, 824, 1037

puccini, Gazzi, Pietrazza e Gravitelli, fossero servite anche da personale italiano³².

Nel frattempo il Comando Milmart era stato trasferito dalla caserma Sabato a nord in zona Cappuccini, mentre i comandi FAM e DICAT si trovavano presso il castello Gonzaga.

Tuttavia in seguito all'ordine del Comando Supremo, circa l'inserimento della difesa della Piazza nell'organizzazione costiera del R. E., Supermarina il 14 luglio dispose la scissione tra il Comando Militare Autonomo della Sicilia e il Comando Marina di Messina, che sarebbe passato alle dipendenze del locale Comando Piazza.

Il 18 però lo stesso Comando Supremo transitò il Comando Piazza alle dipendenze del XVI corpo d'armata. Il 22 ordinò che il Comando Piazza si distaccasse dal Comando Militare Autonomo della Sicilia, per passare agli ordini di un generale di divisione (Bozzoni) dipendente dal XVI corpo d'armata, con un contrammiraglio in sottordine per la direzione del Comando Marina. L'Amm. Barone manteneva il comando della Marina di Sicilia, nonché gli incarichi circa il traffico nello Stretto ed i movimenti nei porti e nelle spiagge³³.

A luglio lo schieramento delle batterie pesanti consisteva in un totale di 41 italiane dal 37 al 280 mm, più 16 tedesche da 88 e 105 mm.

Queste ultime nel mese di agosto incrementarono il numero per un totale di 24 batterie da 88 e 105 (22. Flak brigade), comprese 4 Küsten batterien da 170 mm della 15. Pz-grenadier Division, che la notte del 15 agosto affondarono una MTB inglese che tentava di entrare nello Stretto da sud³⁴. E' dunque lecito calcolare un totale di 65 batterie pesanti³⁵ italo-tedesche, poste a difesa dell'area dello Stretto dall'1 al 17 agosto 1943, così suddivise:

³² AUSMM, Fondo XIII Milmart II Serie, B 005, f. 1

³³ Santoni 1989, pp. 251, 299, 355

³⁴ Santoni, *op. cit.* p. 398

³⁵ Non sono comprese le varie batterie leggere italiane da 20 mm e tedesche da 20 e 37 mm, utili per la difesa c.a. a bassa quota. Per quanto riguarda quelle tedesche, *Franca-viglia* calcola che alla data del 14 agosto, erano posizionati ben 139 pezzi da 20 mm flak 30 e 38; 65 da 20 mm quadrinate (flakvierling) e 16 da 37mm.

SETTORE SICULO**Batterie antinave da 280/9**

Masotto, Cavalli

Batterie antinave da 152/45

Spartà, Margottini,

Batterie antinave da 120/50

Mezzacapo

**Batterie doppiocompito da
76/40**

MS 713, MS 611, MS 3, MS 400

**Batterie doppiocompito da
90/42**

MS 525, MS 123, MS 159

**Batterie doppiocompito da
90/53**

MS 620, MS 280

Batterie contraeree da 37/54

MS 553, R. E. 344

Batterie contraeree da 76/40

MS 477, MS 577, MS 253, MS 905

Batterie contraeree da 90/53MS 328, MS 724, MS 120, MS 277, MS
434, MS 475, MS 949, MS 349, MS 807,
MS 940, MS 881**Batterie tedesche Flak da 88: 8**

Tale formidabile schieramento difensivo consentì alle forze italo-tedesche giunte a Messina sotto la pressione angloamericana, contenuta già a partire dalle prime settimane di luglio, di sottrarsi alla cattura sull'isola attraversando in sicurezza lo Stretto e sbarcando in continente un cospicuo numero di uomini, mezzi e materiale vario.

I continui e vari attacchi aerei angloamericani infatti non riuscirono ad intaccare la massiccia difesa dello Stretto e quindi interdire ed interrompere le attività nemiche, le quali come detto raggiunsero il pieno successo con danni e perdite tutto sommato contenute.

SETTORE CALABRO**Batterie antinave da 280/9**

Pellizzari, Beleno

Batterie antinave da 152/50

Conteduca

**Batterie doppiocompito da
90/42 MS 110****Batterie doppiocompito da
90/53**

MS 268, MS 643, MS 819

Batterie contraeree da 76/40

MS 374

Batterie contraeree da 90/53

MS 116, MS 430

**Batterie tedesche antinave da
170: 4****Batterie tedesche Flak da 105:
4****Batterie tedesche Flak da 88:**

8

La Piazza marittima di Messina fu retta dall'Amm. Barone sino al 9 agosto, quindi sciolta insieme al Comando Autonomo M.M. della Sicilia (con compiti trasferiti al contrammiraglio Parenti) e ceduta sotto il controllo tedesco al R. E. col gen. di divisione. Bozzoni, che a sua volta lasciò il comando sino al 16-17 agosto al generale di brigata Monacci, già comandante delle truppe del R. E. Il settore Calabro della Piazza fu trasferito il 12 agosto sotto il comando della 7^a armata del gen. Arisio, avente compiti di organizzazione e smistamento dei reparti via via affluiti in Calabria³⁶.

Intanto il XIV Pz-korps del gen. der panzetruppen Hube, in Sicilia dal 15 luglio, aveva assunto il 2 agosto il controllo di tutte le truppe italo-tedesche (quindi anche della 6^a armata italiana del gen. di armata Guzzoni) dislocate sull'isola.

Ciò diede assoluto potere decisionale circa la condotta delle operazioni in Sicilia e in riva allo Stretto. Il 10 agosto tutti i restanti comandi principali italiani vennero trasferiti in continente, mentre cedeva l'ultima linea di resistenza, con il conseguente rientro dietro le 3 linee finali di evacuazione in direzione dello Stretto.

A Messina già nel mese di luglio era stato nominato *Kommandeur der Messina Straße* l'Oberst Baade, in qualità di responsabile ristrutturazione sistemi di difesa e allarme, direzione artiglierie; coordinamento fasi di ritiro truppe tedesche, controllo traffico e coordinamento servizi di traghettamento.

Per la parte navale, a maggio era stato scelto *Seetransportführer Messina Straße* il Fregatten-kapitän Von Liebenstein, agli ordini del Kapitän-zur-See Von Kamptz, comandante le forze navali tedesche nello Stretto.

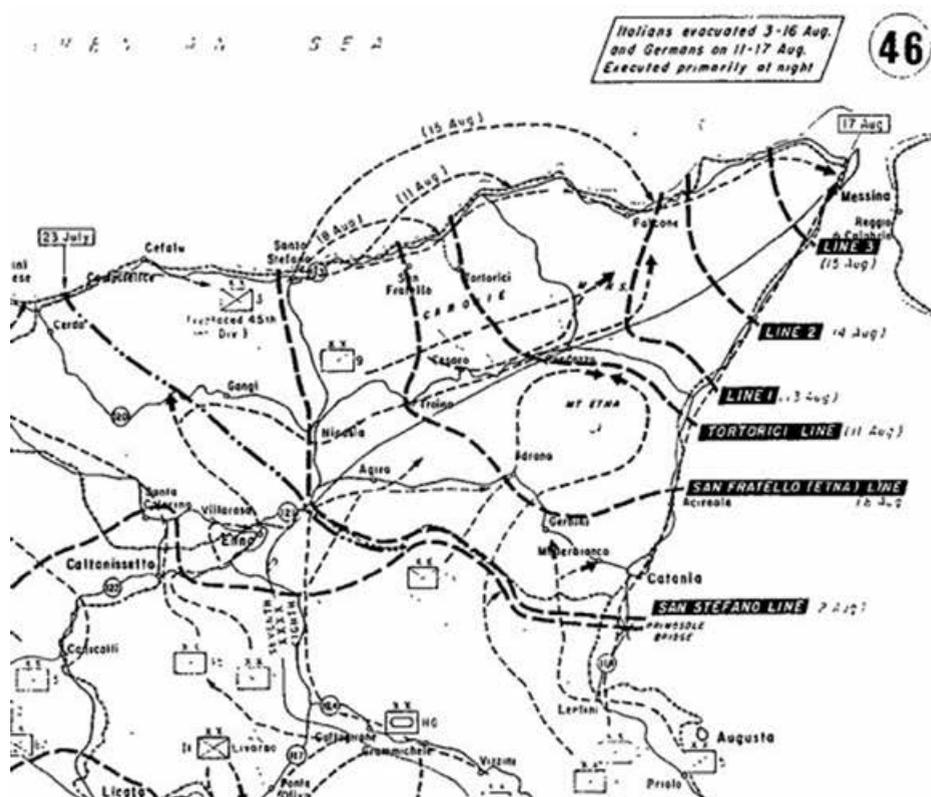
Le operazioni finali di traghettamento italiane e tedesche furono distinte. La prima iniziò il 3 agosto con 13 Motozattere MZ, 3 piroscafi e 2 traghetti operanti su 4 distinte rotte. La seconda, in codice *Lehrgang* partì giorno 11, con 7 Marinefahrprahme, 16 Landungsboote, 13 Siebel Fahre operanti su 5 rotte principali, più circa 80 piccole imbarcazioni del tipo

³⁶ Santoni, *op. cit.* pp.382, 382, 384

Sturmboot. Entrambe le operazioni furono portate a compimento tra il 16 e il 17 agosto,

In totale da 3 al 17 agosto furono evacuati:

- 101.569 uomini;
- 9832 autoveicoli;
- 139 pezzi di artiglieria;
- 47 carri armati;
- 12 muli;
- 18000 tonnellate di materiale vario³⁷.



Mappa delle linee difensive italogermaniche in direzione di Messina. (da S. N. Read. *Planning for the Unplannable Planning for the Unplannable: Branches, Sequels and Reserve*)

³⁷ Santoni, *op.cit.*, p. 398

L'arrivo delle forze alleate a Messina e la fine della campagna di Sicilia

Il 16 agosto le due armate angloamericane erano ormai in procinto di penetrare a Messina. Infatti sul versante orientale i reparti della 8^a armata inglese, mediante un ultimo vano leapfrog si erano attestati a Scaletta incontrando la resistenza delle retroguardie della Fallschirm-Pz div. Hermann Goering, e successivamente vari ostacoli e campi minati lungo la SS 114.

Sul versante occidentale invece, quelli della 7th Army americana, dopo aspri combattimenti con le truppe tedesche della 29. Pz-grenadier Div., avevano conquistato Rometta e Spadafora, accingendosi a giungere in prossimità dello Stretto.

Nel frattempo i residui reparti della 29. Pz-gr. Div., in particolare il III/71. Pz-gr. Regt³⁸. si erano organizzati dietro l'ultima linea di resistenza, che sul versante tirrenico partiva proprio dalla zona di Divieto- Bauso tagliando il territorio messinese sino al versante orientale in zona Moleti.

Tale posizione chiudeva dunque l'accesso a Messina sia da sud (SS114) che da nord (SS 113), sbarrando su quest'ultimo versante, il passo nel tratto di statale che inerpicandosi sulla dorsale dei Peloritani, collega Divieto col villaggio di Gesso, punto strategico dal quale è possibile valicare la suddetta dorsale e quindi giungere agevolmente e velocemente sulle colline che danno accesso a Messina.

Non è un caso che infatti tale settore fu difeso strenuamente dalle retroguardie tedesche. White afferma che dopo la presa di Rometta e Spadafora, nel pomeriggio del 16, il 7th regt. si avvicinò alle posizioni di Bauso- Divieto, per raggiungere Gesso. I reparti coperti dal tiro delle artiglierie, si attestarono a circa due miglia sotto il villaggio, incontrando notevole fuoco nemico di artiglierie e mitragliatrici, che li costrinse al disimpegno temporaneo in attesa del fuoco di copertura dell'artiglieria corazzata, che una volta intervenuta riuscì a mettere fuori uso un panzer IV, un pezzo da 88, 2 da 77 ed un pillbox³⁹.

³⁸ Francaviglia 2005, pp. 165.

³⁹ Ovvero una postazione protetta in calcestruzzo per arma leggera o anticarro, chiamata generalmente bunker.



Messina. Strada Divieto- Gesso, cannone tedesco da 88 mm flak 18, abbandonato. Sullo sfondo due postazioni italiane, oggi demolite. I cerchi bianchi sulla volata del pezzo indicano i bersagli colpiti. (da J. C. Hatlem, K. E. Hunter, *The War in the Mediterranean: A WWII Pictorial History*)

Lo stesso Truscott dichiarava testualmente:

*Each was so strong that frontal attack would have been costly and slowly. On our one road forward, bridges were destroyed, area which could use to bypass, were mined; and demolitions and mine fields, so located that no vehicles could pass without engineer assistance, were invariably cover by fire of artillery, machine guns and small arms. Our rate of advance depended upon the speed with which we could clear hostile fire from the demolition and obstruction and construct by passes over which our artillery and transport could move forward. The slower we advanced, the more time the enemy had to prepare demolitions and defenses in succeeding positions.*⁴⁰

Nel pomeriggio, conquistate le posizioni sottostanti Gesso e stabilito il comando del 3rd Bn. presso la contrada Locanda, fu deciso di inviare un pattuglia della comp. I, composta da 6 uomini e comandata dal 1st Lt. Johnson, allo scopo di raggiungere la vetta della prima collina soprastante Messina. Tuttavia il nemico dopo gli ultimi scontri si era ritirato a monte, reagendo contro la pattuglia da un ben difeso blocco stradale posto a circa 500 metri dalla vetta.

⁴⁰ Truscott 1954, p. 231



Il general der Pztruppen Hans Valentin Hube (1890-1944) ed il generale di brigata Ettore Monacci (1892-1977). (da F. Schaulen, *Die Deutsche Militär-élite 1939 - 1945*; foto per gentile concessione di P. Monacci) Gli ultimi generali a lasciare la Sicilia nell'agosto del 1943.

La pattuglia fu sottoposta al fuoco di mitragliatrici e granate da fucile ed il suo comandante ferito, costringendo il reparto al rientro. Quindi il comandante del battaglione Lt col. Heintges, inviò un plotone rinforzato della compagnia L al comando del 2nd Lt. Yates, il quale riuscì a raggiungere la vetta ed avvicinarsi a Messina già verso le 20 del 16 agosto, prendendo contatto con alcuni elementi delle retroguardie della Fallshirm-Pz Div. Hermann Goering⁴¹. Furono dunque questi, insieme agli scontri sul versante orientale tra inglesi e tedeschi presso Scaletta, gli ultimi combattimenti della campagna di Sicilia, ormai prossima alla conclusione.

Nel frattempo in un vigneto nei pressi di Spadafora, il *long tom* da 155 mm “*Draftee*”, servito da 15 uomini della battery “D” (Lt. Dougherty) del 8th btty./ 36th field arty regt, aprirono il fuoco contro le posizioni nemiche presso Villa San Giovanni, quindi per la prima volta dall’inizio della guerra sul continente europeo.

Intanto il generale Monacci, comandante della Piazza, aveva dato ordine di demolire le attrezzature portuali rimaste, lasciando la città prima della mezzanotte del 16.

Il primo reparto ad entrare ufficialmente a Messina la sera del 16, fu come detto il plotone della compagnia L del 3rd Bn/ 7th IR al comando del 2nd Lt. Yates, ed una pattuglia del HQ del 3rd Bn. Al comando del 2nd Lt. McNeely.. Alle ore 8 e 30 del 17 il colonnello Sherman, comandante del

⁴¹ White, 1947, pp. 39, 40, Taggart 1947, p. 74

7th IR, ricevette l'ordine di occupare la città, inviando così le compagnie B, F ed I del 3rd Bn, più una del 1st Bn/145th IR/45th Division, che raggiunsero Messina da tre distinte direttrici. Il primo posto comando regimentale americano fu istituito presso Il Municipio.



Messina. Il corteo motonizzato americano scende dalle colline ad ovest di Messina per l'ingresso ufficiale in città. Si nota la Dodge Command dell'lt. gen. Patton contraddistinta dalle bandierine riportanti il numero dell'armata. Accanto a Patton è il maj gen. Truscott comandante della 3rd inf. div., le cui avanguardie si avvicinarono per prime a Messina la sera del 16 agosto 1943. (NARA)

Ciò avveniva poche ore dopo che le operazioni di evacuazione italo-tedesca si erano concluse. Infatti alle 5.30 del 17 il comandante del XIV Pz-korps general der panzetruppen Hube e della 29. Pz-grenadier Div. General-major Fries, avevano lasciato la Sicilia seguiti 45 minuti dopo da 200 uomini delle retroguardie composte da reparti della stessa 29. divisione e della Hermann Goering, dislocati a controllo degli accessi alla città dalle colline, in zona Casazza a sud ed Acqualadrone a nord. Sul versante orientale invece i reparti corazzati inglesi della 4th brigade del brig. Currie, insieme al 2nd commando del Lt. Col. Churchill, si attardavano a sud della città, rallentati da campi minati ed ostacoli vari.

Il 17 agosto dunque, mentre le naval task forces alleate conquistavano le isole Eolie e battevano gli obiettivi sulle coste siciliane allo scopo di arrestare insieme alle incursioni aeree, le ultime fasi della ritirata nemica, il maj. gen. Truscott giunto sulle colline ad ovest di Messina, dalle quali era possibile vedere la città e lo Stretto, ricevette alle ore 7 le autorità cit-

tadine civili, ed un ora dopo il console Tomasello che offrì la resa formale.

Tuttavia Truscott avendo ricevuto dal vice comandante della 7th Army maj. gen. Keyes, l'ordine di attendere l'arrivo dell'lt. gen. Patton, rimandò in città Tomasello accompagnato dal suo aiutante brig. gen. Eagles, per preparare la resa.⁴² Interessante quanto riportato dallo stesso Truscott circa quei fatti:

“Alle 8 una pattuglia portò la più alta autorità militare, per la resa della città. Il console Tomasello mi consegnò la sua pistola Beretta. Io lo rimandai in città, per formalizzare la resa”.

Il maj. gen. Lucas, giunto in Sicilia in qualità di osservatore affermava:

8/17/43: Gay woke me at 2,40 to say that Messina had fallen to 3rd division at 8.p.m last night.

Patton, Keyes and I joined on the top of the mountain this side of Messina. I didn't like the place, as it was an important crossroads and I hate crossroads that are within range of enemy-s guns. Our artillery in the valley was firing in the Italy. The Italian commanders, left behind the Germans to be the goats, were there and were very military, polite and seemed relieved.⁴³

Patton giunto sul posto e preoccupato che arrivassero le truppe inglesi, accompagnato da Truscott scese dalle colline alla volta di Messina col suo corteo motorizzato, sotto il fuoco nemico che dalla sponda calabra dello Stretto creò qualche problema⁴⁴, e verso le 10 entrò in città a bordo di una Dodge Command, raggiunto poi dalle prime pattuglie inglesi del lt col. Churchill e del brigadier Currie, da poco giunti da sud. Nel frattempo si contavano circa 200 prigionieri presi in città e sulle colline ad ovest.

⁴² Garland, Mc Gaw Smyth, 1993, p. 416

⁴³ Lande 2002, p.86

⁴⁴ Blumenson,1974, p. 223

Formalizzata la resa col console Tomasello, Patton con i generali Gay, Smith, Keyes, Eagles, Lucas e Truscott, ritornarono al quartier generale della 3rd div. presso Rometta. Al contrario di quanto previsto dal piano Husky, le truppe americane giunsero a Messina prima di quelle inglesi. Questi ultimi nominarono capo della polizia il maj. Rye e del presidio il col. Calwell, mentre a capo degli affari civili della provincia si insediò il lt. col. americano Story⁴⁵ (AMGOT).

Nel frattempo il residuo materiale bellico di Messina, comprese le batterie della 6^a legione del 1° gruppo legioni Milmart, risultava ancora in buone condizioni. Infatti ad ottobre era stato raccomandata la formazione di *guardie batteria* per evitare i continui danni e l'asportazione di pezzi e materiale; nonché il riuso delle stesse con personale della R. Marina e della ipotizzata Artiglieria Marina. Il 1° gruppo Milmart sarà definitivamente sciolto nel dicembre del 1943.

La campagna di Sicilia poteva così ritenersi conclusa, avendo raggiunto importanti obiettivi. Tuttavia si dovevano programmare e attuare le varie operazioni di sbarco sulla penisola italiana, in parte già preventivate in caso di conquista della Sicilia entro il mese di agosto; partendo da *Baytown* (sbarco inglese in Calabria) il 3 settembre, allo scopo di arrestare il disimpegno e tagliare la via della ritirata verso nord, alle forze tedesche ancora forti ed organizzate.

Bibliografia

AAF Historical Office Headquarters, Army Air Force 1945

Bollettini di Guerra del Comando Supremo 1940-1943, USSME 1973

M. Blumenson, *The Patton Papers: 1940-1945*, Houghton Mifflin 1996

C. D'Este, *Bitter Victory: The Battle for Sicily, July - August, 1943*, Harper Perennial 2008

Diario Storico del Comando Supremo, Vol. IX, Tomi I e II, USSME 2002

⁴⁵ AUSMM, Fondo XIII Milmart II Serie, b. 000, f. 0073

- A. Donato, *Messina obiettivo strategico, organizzazione difensiva ed eventi bellici 1940-1943*, Edas 2009
- F. Francaviglia, *La breccia nella Festung Europa, Sicilia 1943*, Military Historical Center 2005
- A. N. Garland H. McGaw Smyth, *The Mediterranean theater of operation Sicily and the surrender of the Italy*, Center of Military History, US Army, Washington D.C., 1993
- G-2 General Information Bulletin* no 17, 1943
- J. C. Hatlem, K. E. Hunter, *The War in the Mediterranean: A WWII Pictorial History*, in *United States Army in World War II*, Brassey's, Inc. 1998
- W. A. Heefner, *Dogface Soldier: The Life of General Lucian K. Truscott, Jr*, University of Missouri Press, 2010
- D. A. Lande, *I was with Patton: First-person Accounts of WWII in George S. Patton's Command*, MBI Publishing Company 2002.
- T. Marcon, *Il Group 205 della RAF dal Nilo al Tavoliere*, in *Storia Militare* n 143 anno XIII, agosto 2005
- E. Mark, *Aerial Interdiction: Air Power and the Land Battle in Three American Wars*, Center of Air History 1994
- M. Middlebrook, C Everitt, *The Bomber Command war diaries. An operational reference book 1939-1945*, Midland Publishing, 2011
- Raf Middle Est Rewiew*, May –December 1942; January, March 1943
- S. N. Read, *Planning for the Unplannable Planning for the Unplannable: Branches, Sequels and Reserve*, School of Advanced Military Studies 1990, US Army Command and General Staff College 1989-1990
- G. Rosignoli, *MVSN, storia , organizzazione uniformi e distintivi*, Albertelli 1995
- A. Santoni, *Le operazioni in Sicilia e Calabria, luglio- settembre 1943*, USSME 1989
- F. Schaulen, *Die deutsche Militär-élite 1939-1945*, Pour le Mérite 2002
- Staff Operations Records*, III HQ, Royal Air Force Middle East

D. G. Taggart, *History of the Third Infantry Division in World War II*, United States. Army. 3d Division. 1947

L. K. Truscott, *Command missions. A personal story*, E. P. Dutton 1954

N. W. White, *From Fedala to Berchtesgaden, a history of Seventh United States infantry in world war two*, Keystone Print 1947

WWII Chronology, Military Intelligence Division - War Department, January, February, April, May, August 1943



Messina 30 agosto. I generali Montgomery ed Eisenhower in pausa durante le azioni di fuoco delle artiglierie sulle posizioni nemiche in Calabria. In fondo l'ingresso del porto (NARA)

La Seconda Battaglia della Sirte *22 Marzo 1942*

di Francesco Mattesini

Ho conosciuto Alberto Santoni alla metà del 1970, quando all'Ufficio Storico della Marina Militare ricopriva l'incarico di Capo della Sezione Documentazione. Subito s'instaurò tra di noi un rapporto di reciproca simpatia e fiducia che poi sarebbe sfociato, assieme a profonda amicizia, in una collaborazione storica su argomenti della seconda guerra mondiale, messa a frutto nel conosciutissimo e molto documentato libro *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, pubblicato nel 1980 dalle Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, e poi ristampato nel 2005 nella collana Storia Militare dell'Editore Albertelli. Successivamente, sempre per le Edizioni dell'Ateneo abbiamo pubblicato, in tandem, altri quattro libri: *La battaglia di Tsushima*, *La seconda battaglia della Sirte*, *La battaglia d'Inghilterra* e *Il giallo di Matapan*, i primi due compilati da Santoni. Ed è proprio basandomi da quanto scritto da Alberto nel libro della Sirte che intendo onorarne la memoria con il presente saggio sul medesimo argomento, naturalmente aggiornandone la conoscenza con il contenuto di rapporti e dati d'archivio che all'epoca non erano disponibili.

Il mancato arrivo a Malta delle tre navi mercantili del convoglio M.W. 9 (operazione M.F. 5), salpato da Alessandria e distrutto a metà febbraio del 1942 dai bombardieri tedeschi Junker Ju 88 della 2^a Luftflotte che affondarono due piroscafi e danneggiarono il terzo, allarmò il Governatore e Comandante delle Forze Armate dell'isola, gen. William Dobbie. Egli pertanto sollecitò a Londra l'invio di urgenti rifornimenti alla piazzaforte assediata, avvertendo che le provviste disponibili alle necessità della guarnigione e della popolazione potevano bastare al massimo fino a giugno. Il Comitato dei Capi di S. M. britannici, riunitosi il 27 febbraio per esaminare la situazione di Malta, che era sottoposta a pesanti attacchi dell'aviazione tedesca del 2° Corpo Aereo (II Fliegerkorps), avendo constatato l'impossibilità di trovare le forze aeronavali necessarie per riforni-

re l'isola da Gibilterra, suggerì all'Ammiragliato di realizzare nel mese di marzo un nuovo tentativo da Alessandria, senza lasciarsi scoraggiare dal rischio che avrebbero corso le unità navali partecipanti all'operazione.^[1]

In previsione dell'operazione, che fu considerata "*il principale incarico militare*" delle tre forze armate del Medio Oriente, e in considerazione del fatto che le navi del convoglio, riunite nel porto di Alessandria, avrebbe necessitato di una forte scorta aerea nell'ultimo tratto della sua traversata verso Malta, e quindi nel Mediterraneo centrale, i Capi di Stato Maggiore sollecitarono la RAF ad inviare sull'isola i velivoli da caccia del tipo più moderno ed efficace: ossia gli Spitfire della serie V (600 Km/h, armati con 2 cannoni da 20 mm e 4 mitragliatrici), necessari a Malta per fronteggiare la sempre più massiccia offensiva dei bombardieri del II Fliegerkorps, ed essere competitivi nei confronti dei caccia Bf 109-F tedeschi, che praticamente, per le loro superiori caratteristiche nei confronti degli Hurricane, avevano il controllo sui cieli dell'isola.

Si trattava quindi di un'estrema necessità, anche perché i caccia Hurricane disponibili, sottoposti negli ultimi tempi ad un incessante logorio, il 6 marzo erano ridotti a 32. Ad essi si aggiunsero nel corso del mese, a partire dal giorno 7, 31 Spitfire, lanciati in tre occasioni, da una zona di mare a nord di Algeri, dalle vecchie portaerei *Eagle* e *Argus*, le sole navi di quel tipo della Royal Navy che al momento si rendevano disponibili a Gibilterra.

Approfittando di una delle tre missioni d'involo degli Spitfire (operazione Picket I), che costringeva le forze dell'Asse a rivolgere l'attenzione anche al Mediterraneo occidentale, il mattino del giovedì 20 marzo, ebbe

[1] La Forza H di Gibilterra, a cui erano state sottratte le navi maggiori per rinforzare il fronte marittimo dell'Oceano Indiano, era fortemente ridotta anche a causa degli impegni in Atlantico, mentre la Home Fleet, che nei precedenti mesi di luglio e settembre 1941 aveva fornito una forte protezione ai convogli per Malta (operazioni Substance e Halberd), era assorbita nella protezione dei convogli artici per l'Unione Sovietica, sulle rotte dell'Artico. La Mediterranean Fleet, dopo il danneggiamento della *Queen Elizabeth* e *Valiant*, ad opera di mezzi d'assalto italiani il 19 dicembre 1941, non possedeva in efficienza alcuna corazzata e neppure portaerei, assenti nel Mediterraneo Orientale dopo il danneggiamento, ad opera degli aerei tedeschi della *Formidable*, dalla fine di maggio del 1941.

inizio l'operazione di rifornimento M.G. 1, con la partenza da Alessandria del previsto convoglio M.W. 10 con la sua scorta.

Questo complesso navale comprendeva la nave ausiliaria *Breconshire* (con il commodoro del convoglio CV Colin Hutchinson) e i piroscafi da carico *Clan Campbell*, *Pampas* e *Talabot*. Partecipavano alla scorta diretta al convoglio l'incrociatore contraereo *Carlisle* (CV D.M.L Neame) e i cacciatorpediniere di squadra della 22^a Flottiglia *Sikh* (CV St. J.A. Micklethwait), *Zulu*, *Lively*, *Hero*, *Havock* e *Hasty*.

Queste navi salparono da Alessandria alle ore 08.00 del 19 marzo, e furono seguite dalla scorta strategica del CA Philip Vian, denominata Forza B, e costituita dagli incrociatori leggeri della 15 Divisione *Cleopatra* (Vian) *Dido* e *Euryalus* (tutti della classe "Dido"), e dai CT di squadra della 14^a Flottiglia *Jervis* (CV A.L. Poland), *Kipling*, *Kelvin* e *Kingston*.

I CT di scorta (classe "Hunt") della 5^a Flottiglia *Southwold* (CF C.T. Jellicoe), *Dulverton*, *Eridge*, *Avon Vale*, *Hurworth*, *Beaufort* e *Heythrop* partendo da Tobruk furono incaricati di svolgere un rastrello antisommersibile, e quindi raggiungere il convoglio per assumerne la scorta diretta, rilevando i CT di squadra della 22^a Flottiglia, che si sarebbero uniti alla Forza B. Ma l'*Heythrop* (CC R. D. Stafford) fu silurato, alle 11.15 del giorno 20 marzo a circa 60 miglia a nord-nord-ovest di Sollum, dal sommergibile tedesco *U 652* (STV Georg-Werner Fraatz), e affondò rapidamente.^[2] I restanti CT di scorta, rientrati a Tobruk per rifornirsi, raggiunsero il convoglio M.W. 10 alle 09.40 del 21 marzo.

Altre due navi militari, l'incrociatore *Penelope* e il CT di squadra *Legion*, salpando da Malta, il mattino del 22, alle ore 08.00, raggiunsero il convoglio M.W. 10 a nord della Cirenaica.^[3]

^[2] Il 26 marzo l'*U 652* completò i suoi successi, conseguiti nel corso della sua missione, con l'affondamento del cacciatorpediniere di squadra *Jaguar* (CC L.R.K. Tyrwhitt), mentre l'*U 205* (TV Franz-Georg Reschke) eliminava lo stesso giorno la petroliera militare *Slavol* (cap. George Sydney Perry). Entrambe le navi britanniche, partite da Alessandria, erano dirette in convoglio a Tobruk.

^[3] Approfittando dell'operazione MG. 1, due motolance, partite da Gibilterra camuffate con bandiera francese, tentarono di raggiungere Malta. Ma furono entrambe scoperte il mattino del 20 marzo da ricognitori italiani, e poi attaccate da dodici caccia Cr. 42 del 24° Gruppo della Sardegna che, in due formazioni successive, affondarono con bombe alari la *ML-129* e danneggiando gravemente la *ML-132*, la costrinsero ad entrare nel

Per segnalare i movimenti di navi italiane, che secondo il servizio informazioni potevano interferire con l'operazione M.G. 1, due sommergibili della 10^a Flottiglia di Malta, *P 36* e *Upholder*, presero posizione nel Golfo di Taranto, assieme al *Proteus* della 1^a Flottiglia di Alessandria, mentre altri due sommergibili della 10^a Flottiglia, *Unbeaten* e *P 34*, andarono a pattugliare la zona a sud dello Stretto di Messina.

In un'operazione in cui ciascuna delle tre forze armate britanniche del Medio Oriente doveva fare la sua parte, la RAF, oltre a svolgere le ricognizioni dall'Egitto e da Malta e assicurare la scorta al convoglio nel Mediterraneo orientale e centrale finché possibile, avrebbe dovuto attaccare gli aeroporti dell'Asse a Creta, in Grecia e in Cirenaica, mentre l'Aviazione Navale, la Fleet Air Arm (FAA) che agiva con la RAF, doveva impiegare l'826th Squadron per attaccare l'aeroporto di Derna con i suoi Albacore armati con bombe, mentre a Malta fu tenuto pronto ad intervenire, l'828th Squadron, con i suoi Albacore aerosiluranti. Infine, fu chiesto all'Esercito di simulare un'avanzata per minacciare gli aeroporti dell'Asse, anche con reparti di sabotatori, per distrarre le forze aeree nemiche dall'attaccare il convoglio. Ed in effetti il mattino del 20 marzo alcuni sabotatori entrarono nell'aeroporto italiano K 2, presso Bengasi, distruggendo con sacchetti incendiari tre velivoli, di cui due caccia Cr. 42 e un aereo da ricognizione Ca. 133 già fuori uso. Altri sei aerei, quattro Cr. 42 italiani, e un Ju 52 e uno Ju 88 tedeschi, furono salvati dopo le prime esplosioni, disattivando le cariche fissate agli aerei.

porto algerino di Bona ove fu internata dai francesi. Contemporaneamente, come vedremo, la Forza H di Gibilterra si spinse a nord di Algeri, per far decollare dalle portaerei *Eagle* e *Argus* nove Spitfire V, destinati a rinforzare a Malta i caccia della RAF.



L'incrociatore Cleopatra, nave ammiraglia della Forza B della Mediterranean Fleet, su cui era imbarcato il comandante della 15ª Divisione incrociatori, CA Philip Vian.

Inizialmente, nella giornata del 20 marzo, il convoglio M.W. 10 fu scortato, nel cosiddetto Canale delle Bombe (Bomb Alley), tra Creta e la Cirenaica, dai caccia Kittyhawks del 3rd Squadron sudafricano di base in Cirenaica, a Gambut (50 km ad est di Tobruk), forniti di serbatoi supplementari per aumentarne l'autonomia. Poi, dall'alba del 22 fino alle ore 09.00, subentrarono i caccia a lungo raggio Beaufighter del 252nd e 272nd Sqs del 201st Gruppo di Cooperazione Aeromarittima, anch'essi decollati da Gambut, che operarono ad una distanza notevole di 300 miglia dalla base, al limite dell'autonomia. Da questo momento fino all'arrivo nei pressi di Malta per il complesso navale britannico non vi fu alcuna protezione dall'aria.

Nel contempo il Comando della RAF in Egitto, al progettato scopo di menomare le unità aeree tedesche del X Fliegerkorps, il 20 e 21 marzo inviò bombardieri Blenheim del 14th e Wellington del 37th, 38th, 104th, 108th e 148th Sqs ad effettuare bombardamenti crepuscolari e notturni sugli aeroporti di Creta e della zona di Atene, causando danni modesti e perdendo due Blenheim. Questa attività aerea fu comunque utile, così come maggiormente lo fu, secondo l'amm. Cunningham Comandante della Mediterranean Fleet, quella dell'8ª Armata britannica in Cirenaica (operazione Fullsize), consistente in incursioni da parte di colonne della 50ª Divisione, della 1ª Divisione sudafricana, e della brigata Francesi Liberi, effettuate nella giornata del 21 marzo, perché permisero, causando perdite al nemico, di distrarne l'attenzione dal mare. Ne conseguì che le

navi britanniche poterono transitare per la zona pericolosa tra Creta e la Cirenaica, il Bomb Alley, senza contrasto.



L'incrociatore *Euryalus*, a poppa del convoglio M.W. 10, con i sei cannoni prodieri da 133 mm alla massima elevazione.

Subito dopo la riunione con l'incrociatore *Penelope* e il cacciatorpediniere *Legion*, il convoglio e il suo gruppo di scorta assunsero la rotta 250° alla velocità di 13 nodi, in quanto il CA Vian aveva ricevuto alle 05.18 il messaggio indicante che il sommergibile *P 36* alle 01.31 del 21 annunciava che le navi italiane, con tre cacciatorpediniere e unità maggiori, erano uscite da Taranto. Intendendo ritardare una eventuale intercettazione e pertanto il combattimento fino al calar della notte del 22, quando le navi italiane si sarebbero presumibilmente ritirate, Vian dovette tener conto che il convoglio doveva arrivare a Malta l'indomani, prima del sorgere del sole; che la Forza B, dovendo tornare ad Alessandria, non poteva essere rifornita di nafta alla Valletta; e che inoltre non poteva essere prevista da Malta una ricognizione per dare notizie sul nemico, per mancanza di aerei sottoposti negli aeroporti a continui bombardamenti e che inoltre non potevano decollare per il maltempo.

Pertanto, anche tenendo conto della velocità di navigazione del piroscalo *Clan Campbell*, il più lento della formazione che imponeva, per non ritardare troppo lo spostamento verso levante, di limitare la navigazione con zigzagamento antisommergibile, Vian stabilì che il convoglio dovesse governare per ponente, e non già per mezzogiorno, durante tutta la maggior parte della giornata. “*Ne conseguiva che il nemico doveva essere respinto per il tramonto poiché, se vi fossero state delle operazioni notturne verso ponente, la situazione della nafta per la traversata di ritorno ad Alessandria sarebbe stata difficilissima*”.^[4] Con queste prospettive il complesso navale britannico continuò ad avanzare verso ponente.

I piani aeronavali degli alti comandi italiani e tedeschi per contrastare l'operazione britannica

Secondo la Relazione del Servizio Informazioni Segrete della Regia Marina (SIS), portata alla visione del Duce il 6 aprile 1942, i primi sintomi di movimenti navali di una certa importanza si erano avuti il 19 marzo, quando, per il traffico radio telegrafico intercettato risultava trovarsi in mare, su un incrociatore tipo “Dido”, il Comandante delle Forze Leggere della Mediterranean Fleet, che era Vian. Successivamente, 00.22 del giorno 20, per una trasmissione di un telegramma PA (precedenza assoluta) trasmesso a Malta, si ebbe la sensazione che unità navali fossero in movimento dalla zona di Alessandria verso l'isola.^[5]

Il mattino del 21 marzo un ricognitore Ju 88 del X Fliegerkorps avvistò, a 40 miglia a nord di Sidi el Barrani, un convoglio di tre piroscafi e quattro cacciatorpediniere con rotta a ponente che, in seguito ad altri avvistamenti e decrittazione delle trasmissioni nemiche, risultò procedere verso ponente alla velocità di 14 nodi. Già la sera e la notte precedente, per segnalazioni di un sommergibile tedesco, e dai numerosi rilevamenti radiotelegrafici, i comandi dell'Asse avevano avuto la conferma che un traffico importante era in corso al largo delle coste egiziane, e si penso che il convoglio avvistato dagli aerei tedeschi fosse diretto a Tobruk, non

^[4] *Supplement to The London Gazette* n. 38073 del 18 Settembre 1947. Contiene la relazione del CA Vian sull'operazione M.G.1, che sarà di base per tutti gli argomenti riguardanti considerazioni e manovre delle navi britanniche.

^[5] SIS, Notiziario Speciale. Operazione 20-24 marzo 1942. Copia Unica.

tralasciando tuttavia la possibilità che la destinazione fosse Malta. Destinazione che fu ritenuta sicura in seguito alle trasmissioni sugli spostamenti del convoglio (nome convenzionale Rivet), che segnalava ad Alessandria i propri spostamenti.

Nella stessa giornata un altro convoglio (nome convenzionale Empire) era avvistato da un sommergibile tedesco alle 02.21 a 28 miglia a nord-nordovest di Sidi Barrani con rotta nord-ovest. Alle 16.30 il convoglio Empire fu nuovamente avvistato dal nuovo sommergibile italiano *Platino* (TV Innocenzo Ragusa), che segnalò la presenza di un incrociatore leggero, quattro cacciatorpediniere e tre grossi piroscafi con rotta 320°, a 48 miglia a sud-ovest di Gaudo (Creta). Alle 16.58 un Ju 88 da ricognizione del X Fliegerkorps avvistò davanti al convoglio, a 100 miglia a nord di Derna, una formazione navale di circa quattordici unità, comprendente tre grosse navi.

In seguito all'avvistamento del sommergibile *Platino* Supermarina decise di intervenire con le navi della flotta, e ciò avvenne in base apprezzamento della situazione delle ore 18.00, in cui si apprezzò che il convoglio fosse destinato a Malta, accompagnato da un gruppo leggero di scorta costituito al massimo da tre incrociatore e alcuni cacciatorpediniere. A questo complesso navale si potevano aggiungere alcune unità salpata dalla Valletta nella notte tra il 21 e il 22 marzo, poiché nel pomeriggio la ricognizione fotografica tedesca aveva rilevato nel porto alcune bettoline di rifornimento sotto bordo a un incrociatore e a un cacciatorpediniere. Supermarina, considerando che le navi del convoglio, dirigendo per Malta, sarebbero passate a nord del Banco Medina, per trovarsi alle ore 08.00 del 22 a nord del parallelo 35°40'N e all'altezza del meridiano 19°20'E, prese le seguenti misure:

1°) Approntamento ed uscita al più presto da Messina della 3^a Divisione Navale, con gli incrociatori pesanti *Gorizia* (Amm. Div. Angelo Parona) e *Trento*, l'incrociatore leggero *Bande Nere* e i cacciatorpediniere della 13^a Squadriglia *Alpino*, *Fuciliere*, *Bersagliere* e *Lanciere*. Queste sette navi dovevano raggiungere alle ore 08.00 del 22 marzo il punto convenzionale B (lat. 35°40'N, long. 17°40'E), per poi incrociare nella zona assegnata, in attesa delle notizie sul nemico fornite dalla ricognizione aerea.

2°) Approntamento ed uscita verso le 24.00 da Taranto della corazzata *Littorio* (Amm. Sq. Angelo Iachino) con i caccia dell'11^a Squadriglia *Aviere*, *Grecale*, *Oriani*, *Ascari*. Altri due, il *Geniere* e lo *Scirocco* salparono con ritardo per alcune avarie verificatesi durante l'accensione. Questo gruppo navale doveva trovarsi per le ore 13.00 del 22 marzo nel punto convenzionale A (lat. 25°30'N, long. 18°00'E), per poi ricongiungersi con la 3^a Divisione Navale.

3°) Richiesta all'O.B.S. di fornire una scorta aerea alle forze navali, in particolare alla 3^a Divisione che sarebbe stata la più vicina a Malta.^[6]

Il Comando della Marina Germanica in Italia, da parte sua, dirottò i tre sommergibili *U 431*, *U 205* e *U 73* che si trovavano in agguato a sud-ovest di Creta verso la costa africana, trattenendoli a ponente del 19° meridiano est, e assegnando loro zone di agguato a nord-est della Cirenaica per non interferire con le unità italiane nella zona in cui si sarebbe svolto il combattimento navale. Da parte di Supermarina, con comunicazione telefonica delle ore 08.00 del 22 marzo, chiese all'alleato che gli U-boot tedeschi evitassero di attaccare, a partire dalle ore 11.00 e fino a nuovo ordine, le unità di superficie incontrate per evitare equivoci, che potevano

^[6] L'ordine operativo segreto, diramato da Supermarina al *Littorio*, al *Gorizia*, a Marina Taranto e Marina Messina, trasmesso la sera del 21 marzo 1942 per telescrivente in armonica con protocollo n. 60458 Riservato Personale, riportava: "Primo: Nave *LITTORIO* et sei C.T. escano ore 000022 et dirigano vela 24 rotta 150° fino meridiano 18 quindi rotta sud fino punto Alfa latitudine 3530 longitudine 1800 dove dovrà giungere ore 1300. Terza Divisione con *BANDE NERE* – *ALPINO* – *FUCILIERE* – *LANCIERE* – *BERSAGLIERE* escano appena pronti regolando navigazione modo trovarsi ore 080022 punto Beta latitudine 3540 longitudine 1740 quindi incrocino zona venti miglia attorno detto punto attesa risultati ricognizioni. Secondo: Scopo est impedire convoglio avvistato pomeriggio odierno giungere Malta. Comandante Superiore in mare Amm. *IACHINO*. Terzo: Posizioni siano riferite suddetti punti alfa et beta. Quarto: O.B.S. assicura scorta aerea ai due Gruppi. Quarta Aerosquadra provvede scorta caccia at *LITTORIO* fino limite autonomia at Cant. Z. 1007 bis intera giornata. Aerosiluranti pronti agire da Catania et Cirenaica. Quinto: Sommergibili nazionali et alleati operano levante 19° meridiano. Sesto: Probabile uscita un incrociatore et un C.T. da Malta – 210021". Questo messaggio giunse al *Littorio* alle 21.40. A Marina Bengasi la comunicazione dell'uscita delle navi con i dettagli, fu spedita per Macchina Cifrante. Si può arguire che l'organizzazione crittografica britannica Ultra riuscì a decifrare correttamente alcuni messaggi operativi trasmessi con la macchina cifrante, ma come scoprì Alberto Santoni senza poterli sfruttare ai fini operativi perché compresi e diramati con ritardo, il 23 marzo.

verificarsi nel caso le navi italiane avessero avvistato ed inseguito forze navali nemiche. Anche tre sommergibili italiani, *Onice*, *Platino* e *Gala-tea*, erano in agguato nel Mediterraneo orientale, ma non fu loro ordinato di spostarsi verso occidente.

Nel contempo il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, gen. Rino Corso Fougier impartiva l'ordine di trasferire ventidue aerosiluranti dalla Sardegna in Sicilia (dieci S. 79 del 130° Gruppo da Elmas a Pantelleria, e dodici S. 84 del 36° Stormo da Decimomannu a Sciacca con i migliori equipaggi), per operare nel pomeriggio del 22 marzo assieme agli aerosiluranti S. 79 della 278^a Squadriglia di base a Caltanissetta, e ai bombardieri Ju 88 tedeschi degli Stormi 54° e 77° (KG. 54 e KG.77), di base a Catania, Gerbini e Comiso. Fu anche ordinato al Comando della 5^a Squadra Aerea di tener pronti in Cirenaica, a iniziare dalle prime luci del mattino, undici aerosiluranti S. 79 della 279^a e 284^a Squadriglia, destinati ad iniziare gli attacchi non appena fossero pervenute le prime notizie sul convoglio britannico, e per lo stesso scopo vennero spostati da Rodi a Iraklion (Creta) quattro dei nove S. 79 della 205^a Squadriglia Aerosiluranti dell'Aeronautica dell'Egeo, mediante accordi diretti con il Comando del X Fliegerkorps.

Infine, furono presi accordi fra Supermarina, Superaereo e O.B.S. per ampie ricognizioni ad iniziare dalle prime luci del giorno in tutto il Mediterraneo centrale.

Occorre dire che Supermarina fu indotta ad intervenire per le pressioni che arrivarono dal gen. Ugo Cavallero, Capo di Stato Maggiore Generale, il quale, come riferì telefonicamente il Sottocapo di Stato Maggiore della Marina, amm. Luigi Sansonetti, al Comandante della Marina della Sicilia (Marina Messina), amm. Pietro Barone, aveva “*ordinato di andare ad ogni costo contro i convogli, sospendendo se necessario l'azione [aerea] intensiva su Malta*”.^[7]

^[7] Archivio Ufficio Storico della Marina Militare, Battaglia della Sirte – 22 23 marzo 1942 - Documentazione sulla cooperazione aero-navale”.

* Alle ore 02.05 del 21 marzo il Comando Supremo spedì per telescrivente, direttamente alle persone del Capo di Stato Maggiore della Marina e dell'Aeronautica, il seguente ordine con precedenza assoluta: “40253/OP. In relazione odierne notizie relative posizione Mediterraneo Occidentale Forze “H” con portaerei per probabile lancio velivoli verso Malta et avvistamento at sud Candia convoglio piroscafi scortati diretto verosi-

Circa alle ore 20.00 giunse a Supermarina il segnale di scoperta del sommergibile *Onice* (CC Bruno Zelik) trasmesso alle 17.47, e indicante la presenza di unità navali con rotta nord-nord-ovest e velocità imprecisabile a 82 miglia a est di Gaudo. Considerata la distanza che separava questo avvistamento dall'altro del sommergibile *Platino*, Supermarina arguì che i gruppi nemici in mare fossero almeno due, e a quel momento si rese conto che, non essendo disponibili a Taranto altri cacciatorpediniere, non era possibile far uscire altre corazzate da aggregare al *Littorio*. Tuttavia conoscendo la situazione delle navi britanniche ad Alessandria, costituite soltanto da incrociatori leggeri e cacciatorpediniere, l'organo operativo dell'Alto Comando navale non si preoccupò, avendo ugualmente la sicurezza che le sue forze sarebbero state di potenza prevalente.

Alle 17.00 il convoglio M.W. 10, passando tra Creta e la Cirenaica, fu sorvolato in vicinanza da una formazione di sei velivoli da trasporto tedeschi Ju 52, avvistati dalle navi britanniche, ma la notizia, trasmessa dal II Fliegerkorps tramite Marina Messina, arrivò a Supermarina soltanto alle 01.15 del 22. Il convoglio fu poi avvicinato da due aerosiluranti italiani S. 79 della 205^a Squadriglia dell'Egeo, con piloti e capo equipaggi il cap. Ettore Sandalini e il STV Normanno White, che però nell'attaccare le navi britanniche lanciarono i siluri da troppo lontano.

Da parte tedesca, il Comando del II Fliegerkorps stimò, basandosi sull'avvistamento del sommergibile *Platino*, che il convoglio britannico, mantenendo la velocità di 14 miglia, sarebbe giunto a Malta nella notte dal 22 al 23 o al più tardi, effettuato una deviazione verso il corso della Sirte, all'alba del 23. Inoltre i preparativi delle unità navali presenti nel porto di Malta, e riguardanti come sappiamo l'incrociatore *Penelope* e il CT *Legion*, controllati dalla ricognizione già da alcuni giorni, fecero supporre che la Forza K avrebbe preso il mare dalla Valletta nella notte del 21 per incontrare il convoglio. In effetti, alle ore 21.30 del giorno 21 la stazione idrofonica italiana di Porto Palo (Sicilia) rilevò unità in movimento da Malta verso levante successivamente allontanatesi verso sud, e

milmente stessa isola scopo rifornimenti. Est massima importanza frustrare intendimenti avversario soprattutto per quanto concerne arrivo piroscafi ad Malta. Conseguentemente pregasi provvedere per domattina intensificare azioni contrasto considerando piroscafi obiettivo principale. Ugo Cavallero. 195521".

fu ritenuto erroneamente che potesse trattarsi dell'incrociatore *Aurora*, mentre invece era il *Penelope*.



L'incrociatore pesante Gorizia, nave ammiraglia della 3ª Divisione Navale, a Messina nella primavera 1942.

Come stabilito, Superaereo mise immediatamente in allarme i reparti aerosiluranti sulle basi dell'Egeo, della Sicilia e della Cirenaica. In particolare, in Sicilia, tutti gli S. 79 del 130° Gruppo e della 278ª Squadriglia furono concentrati a Catania, mentre a Sciacca rimasero gli S. 84 del 36° Stormo. Furono messi in stato d'allarme i comandi della 4ª e 5ª Squadra Aerea, in Puglia e Libia, con inizio alle ore 05.00 del 22 marzo, e fu affidato alla 4ª Squadra il compito di scortare il gruppo navale della corazzata *Littorio*, dal momento che alla scorta della 3ª Divisione avrebbe provveduto il Comando del II Fliegerkorps, con velivoli da caccia a lungo raggio Ju 88 e Bf 109 dislocati sugli aeroporti orientali della Sicilia. Per ridurre il ritardo di ordine tattico, dipendente dalla partenza dei gruppi navali per intercettare il convoglio britannico nelle prime ore del pomeriggio, all'amm. Iachino fu ordinato di procedere con la corazzata *Littorio* alla velocità di trasferimento di ventiquattro nodi.

Sempre nella serata del 21 marzo Superaereo concordò con Supermari-
na il servizio di esplorazione da iniziare all'alba dell'indomani, con la disposizione che il velivolo che avesse scoperto le navi nemiche, funzio-

nando da radiofaro, doveva mantenerne il contatto fino a quando non fosse stato rilevato da un altro velivolo destinato a continuare tale compito. Da parte della Ricognizione Marittima furono fissate cinque missioni di ricognizione al mattino e quattro nel pomeriggio con velivoli idrovolanti Cant. Z. 506. Quindi furono impartiti di massima ai comandi interessati i seguenti ordini di massima per la condotta delle operazioni offensive: Aeronautica Sicilia, intervento contemporaneo con velivoli aerosiluranti e da bombardamento, possibilmente in concomitanza con i bombardieri tedeschi; 5^a Squadra Aerea e Aeronautica dell'Egeo: intervento con tutti gli aerosiluranti disponibili, ordinando che per tutte le unità l'obiettivo primario doveva essere costituito da poche unità, preferibilmente i piroscafi del convoglio per conseguire maggiori possibilità di affondamento, e limitarsi ad attaccare i soli piroscafi in caso di contatto navale.

La pianificazione e gli attacchi del II FK e dell'Aeronautica Sicilia

Durante la giornata del 22 marzo il Comando del II Fliegerkorps fu impegnato a individuare il convoglio con anticipo sufficiente a permettere un duplice impiego delle sue unità aeree offensive, costituite dalla massa dei micidiale e versatili bombardieri Ju 88. Era inoltre necessario di scoprire l'uscita delle unità della Forza K dalla Valletta, per ottenere tempestivamente dei punti di riferimento sulla rotta e la posizione del convoglio nemico e dare allo stesso tempo alla flotta italiana in mare un quadro completo della situazione navale. A tale scopo la zona tra Malta e la supposta posizione del convoglio doveva essere esplorata di giorno, dato che fino a allora il congiungimento della Forza K con i gruppi navali provenienti da Alessandria era sempre avvenuto nelle ore diurne. Infine si rendeva opportuno di continuare la neutralizzazione delle forze aeree britanniche sugli aeroporti di Malta per impedire che esse assumessero la scorta al proprio convoglio o che attaccassero le forze navali italiane, per la protezione delle quali, su richiesta di Supermarina, si rendeva necessario mettere a disposizione una scorta ravvicinata con velivoli da caccia a grande autonomia e antisommergibili.

Per svolgere tutti questi compiti il II FK disponeva:

- Per la ricognizione e combattimento: 43 Ju 88 della 1^a Squadriglia del 122° Stormo Ricognizione Strategica (1./F)122), dei gruppi da combattimento del 54° Stormo Bombardamento 606° e 806° (KGr. 606 e KGr. 806) e del 2° Gruppo Bombarda-

mento del 1° Stormo Sperimentale (II./LG.1), 28 bombardieri in picchiata Ju 87 del 3° Gruppo Stuka (III./St.G.3), e in un secondo tempo, dopo chiarita la situazione aerea di Malta, altri 12 Ju 88 del 2° Gruppo del 77° Stormo Bombardamento (II./KG.77), sui quali si aveva però scarsa fiducia di conseguire successi per il loro insufficiente addestramento ad operare sul mare.

- Per la neutralizzazione delle forze aeree di Malta: 115 Bf 109 del 1°, 2° e 3° Gruppo Caccia del 53° Stormo (I., II. e III./JG.53), con aggregato il 2° Gruppo del 3° Stormo (II./JG.3), e all'inizio circa 25 Ju 88 del 3° Gruppo del 77° Stormo Bombardamento (III./KG.77), ridotti in seguito a 13.
- Per la scorta ravvicinata alle forze navali italiane: 4 Ju 88 del 1° Gruppo del 2° Stormo Caccia Notturna (I./NJG.2) e 8 Bf. 110 del 3° Gruppo del 26° Stormo Caccia Distruttori (III./ZG.26).^[8]

Per quanto riguardava i compiti di ricognizione marittima potevano essere impiegati, oltre agli Ju. 88 della squadriglia 1./(F) 122), anche parte degli Ju 88 dei gruppi da combattimento KGr. 606 e KGr. 806, con equipaggi specializzati nella guerra sul mare. Occorre dire che nel Mediterraneo orientale fin dal mattino erano stati impiegati i ricognitori della 2^a Squadriglia del 123° Gruppo (2./(F) 123) del X FK, per esplorare l'intera zona di mare che poteva interessare l'avanzata del convoglio britannico.^[9]

Secondo la relazione del Comandante dell'Aeronautica della Sicilia, gen. Silvio Scaroni, per attaccare il convoglio britannico nel pomeriggio del 22 marzo alle ore 10.00 era attuato il seguente schieramento:

- a Catania, 15 A/S S. 79 (7 della 278^a Squadriglia e 8 del 130° Gruppo);

^[8] In quel momento erano a disposizione del II Fliegerkorps i seguenti gruppi d'impiego: I./KG.54, KGr. 606 e 806, II. e III./KG.77, II./LG.1, III./St.G.3, I. II. e III./JG.53, II./JG.3, III./ZG.26, I./NJG.2. Vi erano inoltre le squadriglie 1. e 2./(F)122, la seconda delle quali a disposizione dell'O.B.S, ossia del Comandante Superiore del Sud, e Comandante della 2^a Luftflotte, feldmaresciallo Albert Kesselring.

^[9] Secondo la "Situazione velivoli e personale del C.A.T., ossia il II Fliegerkorps (protocollo 1D/1063 di Superaereo), la sera del 21 marzo erano disponibili sugli aeroporti della Sicilia (Catania, Gerbini, Comiso, San Pietro, Gela e Trapani), 101 Ju 88, 17 Ju 87, 7 He 111, 18 Bf 110 e 137 Bf 109, per un totale di 280 velivoli da combattimento. Altri 90 Ju 88, 31 Ju 87, 12 He 111 e 20 Bf 109 si trovavano sugli aeroporti della Puglia ceduti ai tedeschi per compiti addestrativi e scuola.

- a Sciacca, 11 A/S S. 84 del 36° Stormo, 9 bombardieri S. 79 del 10° Stormo, 8 bombardieri Cant. Z. 107 bis del 50° Gruppo. I bombardieri erano armati con bombe antinave da 160 chili.

In seguito agli accordi stabiliti con il Comando del II FK, per effettuare un'azione coordinata con i reparti da bombardamento Ju 88, gli aerosiluranti dislocati a Catania, dovevano agire in ora stabilita dal Comando tedesco, accompagnati sull'obiettivo da un velivolo guida He 111, che a sua volta sarebbe stato condotto sull'obiettivo da un altro velivolo già in contatto, con emissioni radiogoniometriche. I bombardieri di Sciacca dovevano invece agire alle dipendenze del Comando Aeronautica Sicilia, che si ripromise l'impiego al momento in cui il nemico fosse stato sicuramente avvistato, possibilmente da un velivolo italiano che doveva fungere da radiofaro; motivo per il quale erano stati inviati a Catania 4 bombardieri S. 79 del 32° Gruppo, da dirigere al momento opportuno sull'obiettivo. Per le ricognizioni, con accordi stabiliti con Marina Messina, fu deciso di inviare in volo da Sciacca, con partenza all'alba, 2 bombardieri Cant. Z. 1007 bis del 50° Gruppo, con ufficiali osservatori della Regia Marina, che una volta preso contatto con le navi nemiche dovevano mantenerlo fino al limite dell'autonomia, per poi atterrare se necessario in Libia.^[10]

Poiché il convoglio M.W. 10 poteva avvicinarsi a Malta lungo due rotte principali, si rendeva necessari esplicitare il servizio d'esplorazione di una vasta parte del Mediterraneo centrale e l'utilizzazione di aerei adatti a lunghi percorsi marittimi anche in considerazione delle sfavorevoli condizioni di visibilità per una burrasca in aumento proveniente da occidente, in seguito all'entrata di masse di aria fredda. Venne pertanto deciso a Taormina, sede del Comando dell'O.B.S. e della 2^a Luftflotte, di iniziare alle ore 06.30 del 22 marzo una ricognizione marittima armata con dieci velivoli Ju 88 disposti secondo ventagli spezzati partenti da Capo Passero, all'estremità meridionale della Sicilia, mentre per garantire il mantenimento del contatto con il convoglio fino a notte furono destinati quattro Ju 88 della 1./(F) 122, i cui equipaggi erano allenati all'uso di artifici illuminanti. Le restanti forze da adibire all'impiego offensivo in massa contro il convoglio, a iniziare dalle ore 08.00 furono poste in stato di al-

^[10] *Comando Aeronautica Sicilia*, Relazione operativa, prot. N. 0021163/S del 30 marzo 1942.

larme 2, e fu predisposto l'atterraggio sull'aeroporto di Berca, presso Bengasi, di tutti quei velivoli da bombardamento e da bombardamento in picchiata del III./St.G.3 che avessero dovuto deviare la rotta in seguito alla reazione nemica.



Un bombardiere S.79 del 32° Gruppo (58ª Squadriglia), in volo radente sul mare. Nonostante il tempo avverso i velivoli del Gruppo svolsero un ottimo servizio di ricognizione, fornendo alle navi italiane in combattimento preziose informazioni.

Occorre dire che il Servizio Informazione della RAF, tramite la sua sezione crittografica dell'organizzazione Ultra di Bletchley Park, riuscì a decifrare, il 22 marzo, tre messaggi della Luftwaffe trasmessi con la macchina cifrante Enigma, in cui si riferiva:^[11]

- Oggi il X Fliegerkorps deve avere un gruppo da bombardamento pronto ad operare contro il convoglio inglese. Gli aerei atterreranno in Sicilia se necessario. Tutti gli altri velivoli debbono essere usati per ricognizioni.

- Attacco al convoglio britannico con tutti i velivoli disponibili basati in Sicilia. Gli aerei useranno come scalo intermedio Berca dove saranno pronti rifornimenti di bombe.

^[11] Santoni, *La seconda battaglia navale della Sirte*, Edizioni dell'Ateneo, Roma, 1982.

- Bombardieri e aerosiluranti debbono attaccare il convoglio britannico alle ore 11.00 di oggi 22.

Non sappiamo se queste notizie, ritrasmesse da Alessandria, arrivassero al CA Vian in tempo per essergli utili nel conoscere le intenzioni di attacco dell'aviazione tedesca. E' probabile che gli arrivassero ad attacchi aerei già iniziati. Comunque le intercettazioni, a parte l'orario di attacco alle ore 11.00, non erano particolarmente importanti, perché Vian, essendo stato avvistato dai ricognitori dell'Asse, già sapeva con quasi assoluta certezza che sarebbe stato attaccato dall'aria.

Gli aerei della prima ricognizione del II Fliegerkorps raggiunsero il limite del rastrello ordinato alle 08.30 e rientrarono alla base dopo un'ora senza aver avvistato il nemico a causa delle condizioni di visibilità che andavano peggiorando. Si ritenne che gli aerei avessero sorvolato il convoglio senza avvistarlo.

Contemporaneamente, con inizio all'alba, erano iniziate in tutto il Mediterraneo centro-orientale le esplorazioni italiane, con velivoli terrestri dell'Aeronautica e della Ricognizione Marittima, protratte per l'intera giornata, con ripetuti avvistamenti, a iniziare dalle 09.53.



Bombardieri Ju 88 del KG.54 di base a Catania.
Notare la grossa bomba antinave sotto la carlinga del velivolo.

Alle 09.00 i caccia a lungo raggio Beaufighter della RAF, per il raggiunto limite di autonomia, erano stati costretti a lasciare la scorta del convoglio M.W. 10 per rientrare a Gambut; e ciò avvenne alle ore 09.00, trentacinque minuti prima dell'attacco di 5 aerosiluranti italiani S.79 della 279^a Squadriglia partiti all'alba dall'aeroporto K 2 di Bengasi per una

ricognizione offensiva, al comando del cap. Giulio Marini. Gli equipaggi ritennero di aver colpito un incrociatore e un caccia, ma in realtà, secondo i britannici, non si dimostrarono pericolosi perché il lancio dei siluri, tutti evitati, fu realizzato da grande distanza dalle navi sotto un forte fuoco di sbarramento contraereo che abbatte uno dei velivoli pilotato dal ten. Giuseppe Ranieri. Comunque, in seguito a questo attacco fu trasmesso, alle 09.40, il primo avvistamento del convoglio nemico, a cui seguì, alle 09.53, quello di un idrovolante Cant. Z. 506 della 186^a Squadriglia della Ricognizione Marittima, che riferì di essere il convoglio composto da 5 incrociatori, 7 caccia e 7 piroscafi.

Successivi avvistamenti, segnalati da 2 ricognitori S. 79 del 32° Gruppo Bombardieri dell'Aeronautica Sicilia, con a bordo ufficiali osservatori della Marina, fecero conoscere che il numero dei cacciatorpediniere era maggiore e che in formazione vi era un incrociatore contraereo [*Carlisle*], che navigava a protezione dei piroscafi. Alle 11.07 altri 4 aerosiluranti della 5^a Squadra, appartenenti alla 284^a Squadriglia e guidati dal cap. Oscar Pegna, decollati dall'aeroporto K 2, presso Bengasi, svolsero un nuovo attacco, che ancora una volta fallì completamente, a dispetto delle dichiarazioni degli equipaggi che, con grande ottimismo, ritennero di aver colpito due incrociatori e un piroscavo.

Rientrata alla base la prima ondata di ricognitori tedeschi senza aver fatto avvistamenti, il Comando del II Fliegerkorps decise allora di svolgere una nuova ricognizione armata impiegando le ulteriori forze che per tale scopo si rendevano disponibili. Ma, in seguito alle prime due segnalazioni di avvistamento trasmesse dagli aerei italiani, che davano la posizione del convoglio britannico presso il 34° parallelo nord e il 19° meridiano est, fu deciso di stabilire il contatto mediante una ricognizione di quattro velivoli Ju 88 della 1./(F) 122 e di far dirigere sul convoglio, in più ondate serrate, le restanti forze da bombardamento disponibili. La prima ondata d'attacco doveva seguire immediatamente i ricognitori, con il compito di puntare verso la posizione presunta del convoglio, nel caso che per le ore 13.30 non fosse pervenuta dai ricognitori alcuna segnalazione di presa di contatto con navi nemiche. Le rimanenti forze da combattimento, compreso il II./KG.77, restarono a terra in stato di allarme 2.

Un ricognitori della 1./(F) 122 avvistò il convoglio M.W. 10 alle ore 13.30 del 22 marzo in lat. 33°50'N, long. 18°05'E e da quell'ora, fino al

sopraggiungere dell'oscurità, numerosi velivoli mantennero indisturbati il contatto fino a notte permettendo l'attacco a iniziare dalle 14.20, di 47 aerei da combattimento, e di 12 aerosiluranti italiani partiti da Catania e condotti sull'obiettivo da uno Ju 88.

Il primo attacco fu portato a compimento da 19 bombardieri Ju. 88 del KG.54, i cui equipaggi ritennero di aver colpito 2 piroscafi, come riferì, al rientro dall'azione, il comandante dello Stormo ten. col. Walter Mariefeld. Successivamente alle 15.46 sopraggiunsero tre Ju. 88, seguiti alle 16.40 da altri 10 del KG.77, che persero con il velivolo 3Z+AA il loro comandante di Stormo, magg. Arved Crüger. Altri 4 attaccarono poi isolatamente, l'equipaggio dell'ultimo dei quali sostenne di aver visto cadere le bombe vicino allo scafo di un piroscafo, con sviluppo di fumo. Furono sganciate complessivamente sul convoglio 65 bombe da 500 chili, 110 da 250 chili e 54 da 50 chili.

Tra le 18.00 e le 18.20, guidati da un velivolo He 111 tedesco, attaccarono i 12 aerosiluranti S. 79, sei del 130° Gruppo (cap. Franco Melley) e altrettanti della 278^a Squadriglia (cap. Ugo Rivoli), che furono accolti dalle navi con un micidiale tiro di sbarramento contraereo. Le azioni non ebbero successo e si conclusero con il mancato rientro alla base di tre S. 79 della 280^a Squadriglia del 130° Gruppo, con capi equipaggio il ten. Emilio Juzzolino e i stn Gaetano Marletta e Giovanni Scalia. Una grande delusione per i piloti che affermarono di aver realizzato risultati straordinari, affondando un incrociatore e due piroscafi, e danneggiato un incrociatore, un cacciatorpediniere (e forse due), e due piroscafi. Dei tre equipaggi non rientrati alla base si salvarono, raccolti dalla torpediniera italiana *Stocco*, soltanto gli avieri Barba e Malara, il cui S. 79, quello del stn. Marletta, era stato costretto ad ammarare per i danni riportati durante l'attacco.

Tre S. 79 non erano potuti partire da Catania per disturbi tecnici. I velivoli approntati a Sciacca, 9 S. 84 del 36° Stormo e 10 bombardieri Cant. Z. 1007 bis del 50° Gruppo, pur avendo ricevuto alle 15.00 l'ordine di partenza, non poterono decollare per le sopravvenute condizioni atmosferiche proibitive nella zona dell'aeroporto (velocità del vento 60/70 Km. all'ora con raffiche a 90 Km. ora), né per lo stesso motivo lo poterono fare da Iraklion i 4 S. 79 della 205^a Squadriglia. Infine, 4 S. 79 della 5^a

Squadra, decollati alle 17.15 da Bengasi, dovettero rientrare per a causa della limitata visibilità e per le condizioni burrascose del mare.

In definitiva durante tutta la giornata del 22 marzo il II Fliegerkorps impiegò contro il convoglio 17 tra ricognitori e velivoli incaricati di mantenere il contatto e 72 aerei da bombardamento Ju 88, 32 dei quali, nonostante la ulteriore diminuita visibilità e l'aumento della velocità del vento proveniente da occidente fino alla forza di un uragano, raggiunsero l'obiettivo attaccando le navi mercantili secondo gli ordini ricevuti dal Comando. Questi fu costantemente tenuto al corrente dei movimenti delle unità britanniche e italiane, ma risultò che molte delle segnalazioni trasmesse dai velivoli contenevano inesattezze che resero la visione d'insieme piuttosto confusa, ma senza apportare grandi svantaggi.

Nelle condizioni di tempo sfavorevole in cui operarono, con la visibilità in crescente diminuzione causata dalla foschia e forti raffiche di vento, che *“diminuiro*no fortemente le probabilità di centramento, specie nelle ore del tardo pomeriggio, quando un gran numero di aerei non riuscì di trovare il nemico”, il comportamento degli equipaggi di volo fu messi in risalto nella relazione del II Fliegerkorps, *“per il coraggio e l'aggressività dimostrata nell'effettuare gli attacchi”*.^[12]

Le condizioni atmosferiche, determinarono ritardi nell'attività di volo del X Fliegerkorps, e fu soltanto verso mezzogiorno che poterono essere svolte le ricognizioni prestabilite per le prime ore del mattino, e che partendo dagli aeroporti di Creta avrebbero dovuto fornire le prime notizie sul nemico. Conseguentemente, fu soltanto nel pomeriggio che quel Comando poté impiegare le forze da combattimento approntate, mandando all'attacco una formazione di 10 Ju 88 del 1° Gruppo del 1° Stormo Sperimentale (I./LG.1), che decollati da Iraklion alle 16.10 al comando del cap. Joachim Helbig, rientrarono alle 22.18 senza aver rintracciato l'obiettivo e dopo aver sganciato le bombe in mare.

^[12] Lettera O.B.S. Ia Nr. 1550/42 Segreto del 5 aprile 1942, inviata a Superaereo e portata a conoscenza di Supermarina.



22 marzo. Aerosiluranti S. 79 della 279ª Squadriglia attaccano il convoglio M.W. 10.

Per ordine dell'O.B.S. furono impiegati dal II Fliegerkorps anche gli Ju 88 del II./KG.77 e gli Ju 87 del III./St.G.3, ma questi ultimi dovettero rientrare alla base senza compiere la progettata missione contro il convoglio per mancata possibilità di decollo di 2 Ju 88 che avrebbero dovuto guidarli sull'obiettivo; e non poterono neppure essere dirottati contro gli aeroporti di Malta e il porto della Valletta, come era stato previsto, a causa dell'ora tarda e conseguenti condizioni di luce sfavorevole per realizzare gli attacchi in picchiata. Nelle operazioni d'interdizione sulle basi aeree dell'isola furono impiegati durante tutta la giornata, dall'alba al tramonto, 39 tra aerei da bombardamento Ju 88 e cacciabombardieri Bf 109, questi ultimi della 10ª Squadriglia (10./JG.53) del 53° Stormo Caccia, e 110 velivoli da caccia Bf 109 del medesimo stormo. Essi tuttavia non poterono impedire il decollo di 5 aerosiluranti britannici Albacore del 827th Squadron della FAA (CC Frank Hopkins) che comunque, per la loro insufficiente autonomia, fallirono di raggiungere ed attaccare le navi italiane che, a partire dalle prime ore del pomeriggio, erano giunte a contatto con il convoglio M.W. 10 all'estremità settentrionale del Golfo della Sirte. Per lo stesso motivo di scarsità di autonomia non poterono

decollare gli aerosiluranti Beaufort che su richiesta di Cunningham erano tenuti pronti sugli aeroporti orientali della Cirenaica.^[13]

Prima fase della battaglia navale

La corazzata *Littorio*, ammiraglia di Iachino, Comandante in Capo della Squadra Navale, uscì alla mezzanotte del 21-22 marzo dal bacino numero 3 del Mar Grande di Taranto, preceduta dai caccia dell'11^a Squadriglia *Aviere*, *Grecale*, *Oriani* e *Ascari*. Il *Littorio* passò le ostruzioni alle 00.27 seguendo le rotte di sicurezza centrali, per poi accostare a sud alle 01.10 alla velocità di 24 nodi, mentre le 4 unità di scorta assumevano le posizioni ravvicinate assegnate. Si sperava che il nemico non avrebbe percepito la presenza delle navi in mare, ma ciò andò deluso, perché il sommergibile *P 36* (TV N.N. Edmonds), della 10^a Flottiglia di Malta, alle 01.31 segnalò la loro partenza da Taranto, ritenendo trattarsi di caccia-torpediniere, avvistati al periscopio, e navi maggiori percepite all'idrofono, in lat. 40°08'N, long. 17°07'E, rotta 150°, con velocità 23 nodi.^[14] Questa informazione, sebbene utilissima e trasmessa senza che le stazione dell'Asse l'avessero intercettata, lasciò deluso il comandante Cunningham, il quale sperava che il nemico non riuscisse a localizzare troppo presto il convoglio.

A iniziare dalle prime luci del giorno, con le unità del Gruppo *Littorio* che stavano percorrendo il Mare Ionio, con vento leggero di scirocco da sudest e mare leggermente mosso che non faceva presumere che si sarebbe trasformato durante la giornata in violenta burrasca, cominciarono ad arrivare i velivoli della scorta, i bombardieri Cant. Z. 1007 bis del 35° Stormo della 4^a Squadra Aerea; ma su 12 velivoli mandati ad assumere la scorta al Gruppo *Littorio* soltanto i primi sei riuscirono a rintracciare le navi a causa del cattivo tempo e della scarsa visibilità.

Alla partenza della 3^a Divisione da Messina, che prese il mare alle 01.00 del 22 l'incrociatore *Gorizia* (CV Ugo Salvatori), su cui aveva la

^[13] Lettera O.B.S. Ia Nr. 1550/42 Segreto del 5 aprile 1942; lettera II Fliegerkorps n. 657/42 g. Kdos.

^[14] *The Royal Navy and the Mediterranean convoys*, Routledge, Londra e New York, 207, p. 36

sua sede di comando Parona, incontrò difficoltà nel disormeggiarsi a causa del forte vento, e uscì dal porto con un'ora di ritardo. Conseguentemente Supermarina ritardò di un'ora l'arrivo della 3^a Divisione sul punto B (Beta). Dopo aver seguito le rotte costiere calabre alla velocità di 24 nodi alle 02.52 la 3^a Divisione, arrivata a 4 miglia da Capo Spartivento, diresse per 150° per portarsi sul punto Beta.^[15]

Alle 06.25 due aerei tedeschi Ju 88 del I./NJG.2 iniziarono il servizio di scorta, e tra le 07.33 e le 08.16 il *Gorizia* e il *Bande Nere* catapultarono il loro aereo da ricognizione *Ro 43*, inviandoli verso levante in direzione in cui dovevano trovarsi le forze navali nemiche; ma il primo idrovolante ebbe un guasto e andò ad ammarare a Siracusa e il secondo ad Augusta, entrambi senza aver avvistato nulla,

In perfetto orario la 3^a Divisione arrivò alle 09.00 sul punto Beta, ed incrociò sul posto riducendo la velocità a 20 nodi. Alle 09.55 arrivò sul *Gorizia* la notizia dell'attacco degli aerosiluranti della Libia al convoglio nemico, costituito da almeno quindici navi, a 130 miglia a nord di Bengasi. Poi, alle 10.20, al *Gorizia* fu ordinato dall'amm. Iachino di dirigere a 30 nodi verso il nemico per stabilire con esso il contatto visivo, comunicare notizie senza tuttavia impegnarsi. L'amm. Parona, come ordinatogli, fece catapultare dal *Trento* il ricognitore *Ro. 43*, e disposti i caccia-torpediniere in posizione avanzata, seguì con gli incrociatori aumentando la velocità da 25 a 30 nodi.

Alle 11.07 arrivò la notizia che altri aerosiluranti della Libia avevano nuovamente attaccato il convoglio britannico, contando 23 navi, tra cui 7 piroscafi, disposte su quattro colonne. A quel momento la 3^a Divisione trovandosi schierata con rotta verso sud a una distanza di 55 miglia dal *Littorio*, stava navigando con mare grosso in aumento da sud-est e con una visibilità di circa 20 km, motivo per il quale il *Gorizia* ridusse la velocità a 28 nodi. Poco dopo, alle 12.40, arrivò il segnale di scoperta dall'aereo del *Trento*, comunicante che alle 12.20 il convoglio nemico, con 5 incrociatori, 5 caccia e 4 piroscafi (poi con successivo segnale erroneamente aumentati a sette) si trovava a 90 miglia per 160° dal *Gori-*

^[15] Da ora in poi, per quanto riguarda i movimenti del Gruppo *Littorio* e del Gruppo *Gorizia* ci atterremo, di massima, sui rapporti 501/SRP del Comando delle Forze Navali e 140/SRP del Comando 3^a Divisione Navale, compilati da Iachino e Parona.

zia, rotta ovest a 16 nodi.^[16] Parona ordinò il posto di combattimento, ma poi dovette ancora ridurre la velocità a 26 nodi, e dispose gli incrociatori diradati a 4.000 metri di distanza, sul rilevamento 270°. Alle 14.15 la visibilità si era ridotta a 15 km, e il mare da sud est aveva raggiunto forza 5. Sette minuti dopo furono osservate verso sud scoppi di granate antiaeree e subito dopo alcune sagome indistinte che, a causa della foschia, per il telemetraggio impreciso non fu possibile rilevare. Poi alle 12.37 il *Trento* segnalò l'avvistamento della forza navale nemica con rotta verso ovest (285°), alla velocità di 16 nodi.



Messina, 25 gennaio 1942. Da sinistra, sull'incrociatore *Gorizia* il vice amm. Angelo Parona, Comandante della 3ª Divisione Navale, con il gen. Bruno Loerzer, Comandante del II Fliegerkorps, e il CV Ugo Salvatori, comandante del *Gorizia*.

Da parte britannica il primo avvistamento delle navi della 3ª Divisione avvenne con l'incrociatore *Euryalus* che alle 14.17 segnalò in direzione nord del fumo, che poi alle 14.34 si rivelò per quello di un formazione nemica, ritenuta da Vian comprendesse erroneamente ben tre navi da battaglia alla distanza di 12 miglia. Immediatamente, lanciato il segnale

^[16] Nel frattempo con il messaggio n. 87952 Supermarina aveva trasmesso al *Littorio*: “Finora non risulta che vostri due gruppi siano stati avvistati - 111522”.

ZLG, fissato nell'ordine di operazione, gli incrociatori e i cacciatorpediniere di squadra si riunivano dividendosi in sei sezioni e dirigendo verso nord per parare la minaccia. Giunti a opportuna distanza dal convoglio, che scortato da cinque cacciatorpediniere di scorta del tipo "Hunt" si allontanò dal nemico con rotta verso sud-ovest (210°), le unità delle sei sezioni, accostando per levante, cominciarono a far fumo secondo il piano prestabilito, che Vian aveva elaborato per una eventualità del genere, e sperimentato un mese prima con esercitazioni al largo di Alessandria. Esso in definitiva consisteva nello stendere una impenetrabile cortina fumogena tra il nemico e il convoglio e nell'attaccare con i cacciatorpediniere col siluro, sotto la protezione degli incrociatori, qualora fosse stato tentato dal nemico di superare la cortina e di lanciarsi all'inseguimento del convoglio. Il forte vento da scirocco agevolò l'evoluzione di tale piano che, come vedremo, fu dai maestri britannici brillantemente eseguito.^[17]

Lanciato dal *Gorizia* il segnale di scoperta, "*Nemico in vista per 185°*", fu appurato che la formazione britannica, avvistata alla distanza di 23.000 metri con telemetraggio incerto, si presentava divisa in tre gruppi, comprendenti cinque incrociatori, due tipo "Penelope" e tre tipo "Dido", una decina di cacciatorpediniere e sei piroscafi. Nell'occasione gli strumenti ottici italiani, pur nella loro imprecisione, fornirono informazioni migliori di quelle delle unità della Royal Navy, stabilendo subito la proporzione approssimativa delle forze, già fornita dalla ricognizione aerea. Quindi, considerata la sua maggiore potenza di fuoco, Parona non ebbe soventi preoccupazioni nell'apprestarsi ad impegnare il nemico.

Come gli incrociatori britannici furono visti accostare sulla dritta, per poi iniziare a stendere una densa cortina di fumo, quelli italiani ne imitarono la manovra, portando la velocità a 30 nodi. Poiché anche le altre navi nemiche avevano cominciato a far fumo, che si combinava con quello

^[17] Le sei sezioni erano costituite come segue: 1^a) cacciatorpediniere della 14^a Flottiglia *Jervis, Kipling; Kelvin, Kingston*; 2^a) incrociatori *Dido e Penelope* e cacciatorpediniere *Legion*; 3^a) cacciatorpediniere *Zulu e Hasty*; 4^a) incrociatori della 15^a Divisione *Cleopatra e Euryalus*; 5^a) cacciatorpediniere della 22^a Squadriglia *Sikh, Lively, Hero, Havock*; 6^a) incrociatore *Carlisle* e caccia di scorta *Avon Vale*. Quest'ultima sezione era incaricata di stendere cortine di nebbia artificiale a copertura del convoglio, che era scortato dai caccia di scorta *Southwold, Beaufort, Dulverton, Hurworth e Eridge*.

degli incrociatori, una densa cortina coprì l'intero convoglio, nel momento in cui, alle 14.35, il *Gorizia* e il *Trento* aprivano il fuoco con i cannoni da 203 mm alla distanza di 21.000 metri, sugli incrociatori più vicini, il *Cleopatra* seguito dall'*Euryalus*. Un minuto dopo il *Gorizia* segnalò al *Littorio* “*Nemico in vista*”.^[18]

Sempre mantenendosi con rotta parallela alla rotta delle navi britanniche, a imitazione delle loro manovre, la 3^a Divisione, che numericamente era molto inferiore al nemico, ridotta la velocità a 25 nodi continuò a sparare sulle unità della scorta del convoglio che si intravedevano a tratti quando uscivano dalla densa ed estesa cortina. Una salva da 203 mm sparata dal *Gorizia* e dal *Trento* fu vista centrare un incrociatore tipo “*Dido*” sul quale si sollevò una persistente altissima colonna di fumo. Alle 14.49 fu sospeso il tiro, poi ripreso a secondo della visibilità dei bersagli, la cui distanza scese a 19.000 metri in diminuzione, permettendo alle artiglierie britanniche, di minore portata, di aprire a sua volta il fuoco. A questo punto Parona diresse verso nord aumentando la velocità a 30 nodi, per portare gli incrociatori britannici verso il *Littorio*, che stava sopraggiungendo, inizialmente alla velocità di 28 nodi, poi ridotta a 24 nodi alle 15.15 per le condizioni del tempo che erano andate rapidamente peggiorando.^[19]

Alle 14.44, dopo otto minuti dall'apertura del fuoco delle sue navi, Vian aveva capito che la formazione nemica non possedeva corazzate, ma soltanto quattro incrociatori (erano invece tre), uno armato con cannoni da 8 pollici (203 mm) e tre con cannoni da 6 pollici (152 mm). Dette quindi l'ordine alle sue navi di accostare verso il nemico, che sembrava si stesse ritirando verso nord.

^[18] Relazione di Supermarina, “Combattimento navale della Sirte (22 maggio 1942).

^[19] Avendo intercettato un messaggio di nave britannica che segnalava “*il nemico dirige con rotta 10°*”, Supermarina comprese che l'amm. Parona stava ripiegando sul *Littorio* che si trovava più a nord a circa un'ora di distanza.



L'incrociatore *Gorizia* spara coi cannoni da 203. Notare le condizioni del mare.



La corazzata *Littorio* mentre dirige ad alta velocità verso il nemico.
Anche la torre trinata prodiera da 381 è pronta ad aprire il fuoco.

Diminuita nuovamente la velocità a 25 nodi, alle 15.10 la 3^a Divisione fu inquadrata da numerose salve d'artiglieria, molto rapide, particolarmente precise sul *Bande Nere*, sparate dalla distanza di 20.000 metri. Alle 15.21 il *Gorizia* segnalò che il nemico lo stava seguendo con rotta nord, e due minuti più tardi avvistata il *Littorio* alla distanza di 15.000 metri, ridusse la velocità a 20 nodi e accostò per prendere in formazione il posto ordinato. Alle 15.35 Vian trasmise a Cunningham, ad Alessandria, "*Nemico respinto*".

Queste manovre si erano svolte mentre l'aviazione italiana e tedesche era impegnata con aerosiluranti S. 79 e bombardieri Ju 88 ad attaccare le navi britanniche, con il tiro dei cannoni da 102 mm del *Carlisle* e dei cacciatorpediniere tipo "Hunt", che scortavano il convoglio, dal rumore impressionante, come si espresse Vian, udibile alla distanza di 8-10 miglia dal *Penelope*, e che "rassomigliava ad un interrotto fuoco di armi automatiche". Il consumo di munizionamento contraereo fu particolarmente elevato, tanto che il *Carlisle* segnalò: "noi abbiamo consumato un terzo del nostro munizionamento"; e il *Southwold* trasmise alle 16.33: "finora nove attacchi. Munizionamento da 102 residuo 40%". Su queste notizie Vian ordinò ai cacciatorpediniere della prima sezione, *Jervis*, *Kipling*, *Kelvin*, *Kingston* "di coprire il convoglio contro attacchi aerei e di superficie provenienti da Sud e di rinforzare il fuoco contraereo".^[20]

Il comportamento di Parona, che nella sua relazione affermò di essersi impegnato col nemico, senza spingere l'azione a fondo, per poi ritirarsi per portarlo sotto i cannoni del *Littorio*, "per obbedire all'ordine ricevuto", fu particolarmente criticato da Iachino, il quale negò recisamente di aver trasmesso quell'ordine, come dimostrava il messaggio che era stato trasmesso alla 3^a Divisione alle 10.20, in cui si ordinava di prendere contatto ma senza impegnarsi. E' da ritenere che Parona non avesse compreso l'ordine, poiché nel suo "primo rapporto sommario telefonico" inviato a Supermarina, scrisse "per attenermi agli ordini del LITTORIO accostavo a dritta per disimpegnarmi". Affermazione che Iachino giustamente contestò, è che fu altrettanto contestata negli ambienti di Supermarina, dove fu ritenuta inopportuna la manovra di disimpegno del Comandante della 3^a Divisione, perché concesse al nemico un'ora di tempo prima dell'arrivo del *Littorio*.^[21]

Seconda fase della battaglia navale

Il congiungimento della 3^a Divisione col *Littorio*, che nell'ultima parte della navigazione, alle 15.15, aveva ridotto la velocità da 28 a 25 nodi (la

^[20] *Supplement to The London Gazette* n. 38073 del 18 Settembre 1947.

^[21] Rapporto sommario telefonico dell'Ammiraglio Parona Comandante della 3^a Divisione nell'azione navale del 22 marzo, datato 24 Marzo 1942.

massima nelle condizioni del mare possibile ai cacciatorpediniere della scorta dei quali il *Grecale* stava scadendo per avaria al timone), e che aveva poi catapultato uno dei suoi due aerei da ricognizione Ro. 43 per seguire i movimenti della formazione navale britannica, avvenne alle 16.18. Iachino decise di mantenere riunite tutte le sue unità, poiché “*per sopraffare il nemico il più rapidamente possibile*” occorreva “*non rischiare di mettere la III Divisione nuovamente in condizioni di inferiorità rimandandola verso la formazione nemica*”,^[22] i due gruppi navali italiani, con la 3^a Divisione che ricevette l’ordine di prendere posto sulla sinistra del *Littorio* a 5.000 metri di distanza, proseguirono a velocità 20 nodi per rotta 210° sino alle 16.40 quando, alla distanza di 17.400 metri telemetrata dal *Littorio*, fu ripreso il combattimento tra le due opposte fazioni, che durò oltre due ore con molte interruzioni.^[23]

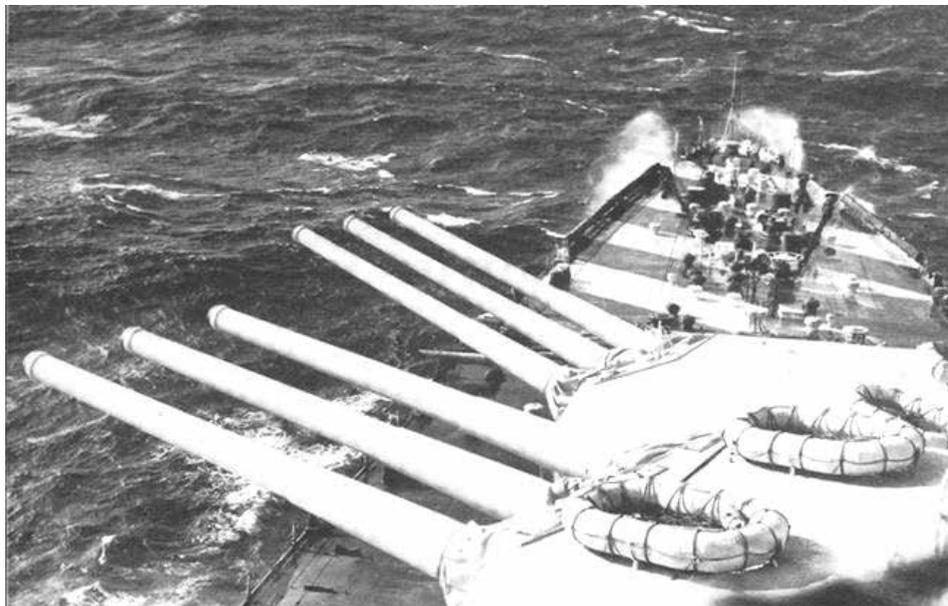
Occorre dire che Iachino, come si legge nel suo rapporto di missione, era giunto “*al contatto balistico, e di completa sorpresa per il nemico*”, con la speranza “*di avere finalmente afferrata l’occasione propizia per un combattimento risolutivo*”. Il nemico non possedeva corazzate e navi portaerei e neppure aerei nel cielo della battaglia, e il vantaggio delle forze favorevole alle sue navi era reso ancora più vantaggioso dalla “*concomitanza degli attacchi degli aerei bombardieri e siluranti nazionali e tedeschi*”. In questa situazione di alto morale del Comandante della Squadra Navale, e con la sua determinazione di mettersi davanti al congoglio con tutte le forze riunite e non concedergli alcuna “*modo di sfuggire verso Malta*”, il *Littorio* aumentò la velocità a soli 22 nodi per agevolare la navigazione con mare grosso dei cacciatorpediniere “*in scorta ravvicinata a quella stabilita per il combattimento (che era di 4.000 metri)*”.^[24] Nel frattempo l’aereo da ricognizione Ro. 43 del *Littorio* aveva cominciato a fornire precisi dati sulla posizione dei vari gruppi nemici e

^[22] Angelo Iachino, *Le due Sirti*, Mondadori, Milano, 1953, p. 227

^[23] Alle 15.50 Supermarina trasmise al *Littorio*. “*Appena in contatto con il nemico informate. Il nostro cuore è con voi*”.

^[24] Angelo Iachino, *Le due Sirti*, cit., p. 227

del convoglio, riferendo che alle 15.47 esso si trovava a 20 miglia dagli incrociatori, entrambi con rotta sud.^[25]



Le artiglierie prodriere da 381 mm della *Littorio* che naviga con mare agitato

All'inizio il *Littorio* aveva di prua un solo caccia. Altri due erano di fianco sottovento a causa delle condizioni di mare, ma successivamente, allo scopo di togliersi dal probabile piano di tiro del *Littorio*, essi ricevettero l'ordine di spostarsi verso ponente, a prua della corazzata, che manovrava con le incappellate di mare che la prendevano da prua a poppa. Il quarto cacciatorpediniere, il *Grecale*, rimasto indietro, avendo segnalato che non gli era possibile di riparare l'avaria al timone, ricevette l'ordine di rientrare a Taranto. In tal modo, da parte italiana, rimasero a fronteggiare 4 incrociatori leggeri e 11 caccia di squadra britannici, in grado di effettuare attacchi siluranti, la *Littorio*, 2 incrociatori pesanti, 1 leggero, e 7 caccia.

Gli incrociatori della 3^a Divisione che procedevano in linea di fila, nell'ordine *Gorizia*, *Trento* e *Bande Nere*, si trovavano sulla sinistra del *Littorio* per poi spostarsi variamente nelle varie fasi del contatto balistico,

^[25] Comando in Capo delle Forze Navali, "Relazione riassuntiva sulla missione del 22 e 23 marzo 1942-XX (2^a Battaglia della Sirte)", vista dal Duce il 9 aprile 1942.

fino a portarsi di massima di poppa a dritta della nave da battaglia. Le unità britanniche apparivano disposte con gli incrociatori in linea di fila e i caccia più avanzati, verso il *Littorio*. Le navi britanniche aprirono il fuoco inizialmente sui cacciatorpediniere italiani, per poi spostarsi, stendendo cortine fumogene, verso il *Littorio* che era sottovento e sotto luce.

Vian, ricevuto il primo segnale dal caccia *Zulu*, “*Quattro unità sconosciute rilevamento 042 distanza 9 miglia rotta sconosciuta*”, stimando che le forze italiane comprendessero, con l’arrivo del *Littorio*, 2 incrociatori pesanti, 3 leggeri e un’unità non identificata, ripeté la stessa tattica attuata precedentemente. Alle 16.44, gli incrociatori e i caccia, che navigavano per parallelo, per proteggere il convoglio e coprirsi loro stessi dalle artiglierie italiane, iniziarono a far fumo, per poi proseguirlo ininterrottamente per due ore e mezzo fino al termine del combattimento.



L'incrociatore *Cleopatra* durante la seconda fase della battaglia stende una fitta cortina di fumo, che però impedisce all'*Euryalus* di individuare con precisione le navi italiane.

Come scrisse Vian,

“il fumo fatto in quest’ultimo scopo ha seriamente disturbato il tiro; mentre il CLEOPATRA, normalmente in testa alla formazione, ha sparato 1.000 colpi, il PENELOPE, generalmente al centro, ne ha sparti 64 e lo ZULU, capo della sezione di coda, nessuno”.

Nel frattempo il nemico governava per sud-ovest, evidentemente per interspersi tra il convoglio e Malta.

Il tiro del *Littorio* fu inizialmente diretto sull'incrociatore *Dido* e poi spostato sul gemello *Euryalus*, due delle tre unità della classe "Dido" che con le loro 5 torri binate, erano in grado di sparare fino a 100 colpi da 133 al minuto. Il *Littorio* e gli incrociatori della 3^a Divisione continuarono a sparare saltuariamente sulla formazione degli incrociatori britannici che apparivano di tanto in tanto attraverso la nebbia, facendolo con tiro molto intenso. In questa fase del combattimento alle 16.44 dal *Littorio* fu notato un colpo su uno degli incrociatori. E, in effetti, a quell'ora fu colpito il *Cleopatra* (CV Guy Grantham), per i britannici da un proietto da 152 mm del *Bande Nere* (CF Vittore Raccanelli), sparato alla seconda salva diretta su quell'obiettivo, mentre invece l'amm. Iachino, considerando che il *Bande Nere* e la nave della linea di tiro più lontana, ritenne trattarsi di un proietto di medio calibro del *Littorio*. Il colpo, esploso sulla parte poppiera di dritta del ponte di comando, distrusse la centrale del tiro contraereo e la colonnina del tiro illuminante, uccise 15 uomini e ne ferì altri 5; ciononostante il *Cleopatra* continuò a sparare ancora per quattro minuti, sotto le salve centrate delle navi italiane che continuarono dopo l'accostata di disimpegno, e ritenne di aver colpito un incrociatore tipo "Bolzano" sul ponte di comando.



L'incrociatore *Giovanni delle Bande Nere* durante il combattimento. Un suo proietto da 152 colpi in pieno l'incrociatore britannico *Cleopatra*.

Anche l'incrociatore *Dido*, della 2^a sezione, aprì il fuoco alle 16.44 contro un incrociatore italiano, con risultati non osservati a causa del fumo e delle incappellate delle onde. Spostata poi l'attenzione più a ponente su un altro incrociatore pesante tipo "Gorizia", poco dopo le 17.00 il *Dido* ritenne, ottimisticamente, di averlo palesemente colpito alla sesta e settima salva delle nove sparate.



Il *Littorio*, manovrando con mare molto mosso, ripreso da uno dei cacciatorpediniere della scorta mentre sta sparando con le artiglierie sulle navi britanniche.

Nel frattempo, inquadrati dal tiro di due cacciatorpediniere sbucati improvvisamente dalla cortina di fumo, i caccia dell'11^a Squadriglia, *Aviere*, *Oriani*, *Ascari*, rimasti di scorta al *Littorio* dopo la ritirata del menomato *Grecale*, ebbero l'ordine di disimpegnarsi e portarsi sotto vento alla corazzata, che si manteneva in formazione di linea di fila precedendo i tre incrociatori di *Parona*, *Gorizia*, *Trento* e *Bande Nere*.

Alle 17.20, mentre le navi italiane accostavano "ad un tempo per 240° per continuare nella manovra avvolgente della formazione nemica", il cacciatorpediniere *Havock* (CC G.R.G. Watkins) riportò gravi danni ad una caldaia per un proiettile da 381 mm del *Littorio* (CV Vittorio Baciagalupi) caduto in vicinanza, e avendo ridotto la velocità a 16 nodi, ricevette l'ordine di raggiungere il convoglio. Poco dopo i cannoni da 381

del *Littorio* spararono una serie di salve sull'*Euryalus* (CV Eric Wheeler Bush) inquadrandolo pericolosamente e generando esplosioni molto vicine allo scafo. Una grossa scheggia lunga un metro e pesante una tonnellata colpì il fianco dell'incrociatore, passò attraverso nove paratie di acciaio e si arrestò presso una paratia corazzata più interna, ma la nave non né risultò menomata e dopo essersi disimpegnata dal tiro della corazzata, fu in grado di continuare a combattere.

Nel frattempo, dalle navi italiane, erano visti aerosiluranti nazionali e bombardieri tedeschi, passare a ondate in prossimità, per dirigere verso il nemico. E, al disopra della zona annebbiata, furono osservati gli scoppi delle granate di un intenso fuoco contraereo.

Terza fase della battaglia navale

Alle 17.30 ricercando due navi italiane che sembrava si fossero staccate di formazione per attaccare le unità britanniche alle spalle, dalla parte scoperta al vento della cortina di fumo, Vian si allontanò col *Cleopatra* e l'*Euryalus* molto verso levante. Il comandante della 22^a Flottiglia CT, CV St. J.A. Micklethwait, sul *Sikh*, avvistata verso nordovest la corazzata *Littorio* che si dirigeva a sud ad alta velocità, la fronteggiò assieme al *Lively* e all'*Hero*, e combattendo con molta decisione nella cortina di fumo ristabilì la situazione che poteva essere molto pericolosa tenendo da solo il contatto con le unità nemiche per quasi mezz'ora. Su questa fase del combattimento, in cui il *Lively* e l'*Hero* facevano fuoco con i loro modesti cannoni da 120 mm ogni qualvolta coglievano l'immagine del bersaglio attraverso la cortina fumogena stesa dal capofila *Sikh*, Vian scrisse nella sua relazione:

Alle 1740 il SIKH ha avvistato la nave da battaglia nemica per 330° a 16.000 yard, ed ha continuato ad impegnarla con fuoco di artiglieria sino alle 1820 circa. Né l'HERO né il LIVELY (le altre due unità della sezione) potevano capire cosa stesse accadendo, perché il fumo del SIKH nascondeva loro il nemico. Alle 1748 il SIKH è stato centrato e, secondo le parole del suo Comandante, "per evitare d'essere affondato con tutti i siluri a bordo", alle 1750 sono stati lanciati due siluri. Non sono stati osservati i risultati. Il SIKH si è disimpegnato alle 1820 accostando a Nord e facendo fumo.

Non si trattava del *Littorio* a sparare sul *Sikh* ma del *Trento* (CV Alberto Parmigiano) che alle 17.48 ritenne di aver messo un colpo a segno sulla poppa di un incrociatore. Dopo di che, sebbene la distanza dal nemico fosse scesa a 13.000 metri, alle 17.52 le navi italiane sospesero il tiro per la pessima visibilità, per poi accostare per 220° per sottrarsi alle salve d'artiglieria dell'avversario che continuavano a cadere numerose.

Non avendo trovato le due navi ricercate, Vian invertì la rotta con il *Penelope* e l'*Euryalus* riprendere il suo posto avanzato di combattimento, trovando una situazione che appariva critica; ragion per cui, alle 17.59, trasmise il segnale generale a tutte le sezioni "preparatevi a lanciare sotto la copertura della cortina". Attraversando la cortina di fumo, e avendo individuato il *Littorio* per nord-ovest alla distanza di circa 12.600 metri in diminuzione, alle 18.06 il *Penelope*, accostando a sinistra, lanciò tre siluri, mentre la corazzata spariva nuovamente dietro il fumo; siluri di cui nessuna nave italiana si accorse. Anche i tentativi di attacchi di altre navi, tra cui quelli degli incrociatori della 2ª Sezione *Dido* e *Penelope*, non riuscirono per il fumo, che non permise di far individuare le navi italiane.

In quel momento a Vian appariva evidente che il *Littorio* e alcuni incrociatori stavano cercando di passare sottovento alla cortina per aggirarla da ponente, ma commentando questa manovra egli scrisse nella sua relazione che "la miglior manovra per il nemico sarebbe stata quella di passare da sottovento", e non era improbabile che ciò avvenisse con alcuni incrociatori. La situazione britannica, se ciò si fosse verificato, sarebbe diventata critica, con le navi attaccate da due parti, strette in una morsa. Occorreva pertanto fare di tutto per evitarlo, con un attacco silurante deciso.^[26]

In quel momento le navi mercantili convoglio si trovava a una distanza di sole 10 miglia e mezzo, all'incirca ai limiti occidentali della cortina

^[26] Secondo la monumentale opera diretta dal gen. britannico I.S.O. Playfair, *Mediterranean and Middle East*, Volume III, a rendere facilitata l'opera delle navi, contribuì il fatto che esse "erano in posizione vantaggiosa di sopravvento ed il loro schermo fumogeno, spostandosi verso ovest ad oltre venti miglia orarie, coprì rapidamente una vasta zona cui le navi italiane non volevano avvicinarsi per timore dei siluri. Esse tentarono persistentemente di aggirare da ponente la cortina fumogena, cioè da sottovento in modo che il fumo servì a tenerle lontane dal convoglio e nello stesso tempo salvaguardò le unità britanniche dai loro più forti antagonisti".

fumogena, ben dentro la portata delle artiglierie delle unità italiane, e più vicino al convoglio di quanto lo sarebbe mai stato. Ma l'idrovolante da ricognizione Ro. 43 del *Littorio*, che aveva fornito precise indicazioni, giunto al limite dell'autonomia si stava dirigendo per ammarare a Siracusa, e l'amm. Iachino non ebbe notizia di quella favorevole occasione, che si presentava oltre la cortina.

L'attacco ordinato a tutte le sezioni, secondo le affermazioni di Vian, presentava notevoli difficoltà causate dalla grande nuvola di fumo che si diffondeva bene, dalla visibilità decrescente, dal vento di scirocco che aveva raggiunto forza 6 (25 miglia) verso nord-ovest, e dalla forza del mare in aumento, e tutti i tentativi di attraversare la cortina in direzione del nemico fallirono. In effetti, secondo la testimonianza di un telemetrista dell'incrociatore *Euryalus*, la foschia e le cortine di fumo distese a protezione del convoglio che si erano riunite, finirono per nascondere completamente le unità italiane. A ciò si aggiungeva l'inconveniente che grandi ondate investivano i ponti superiori degli incrociatori e dei cacciatorpediniere, spazzando i ponti scoperti di comando e oscurando in parte anche la visibilità dei telemetri. I cacciatorpediniere sembravano a volte completamente sommersi.



La densa cortina di fumo in cui manovravano nel mare grosso gli incrociatori britannici.

Pertanto le difficoltà di navigazione degli avversari erano in quelle condizioni comuni, ma le navi inglesi, che non avevano mai posseduto rilevamenti aerei sulla posizione del nemico, poterono anche avvalersi dell'apparecchiatura radar che permetteva loro di localizzare, nei momenti di oscurità, la posizione delle navi italiane. Tuttavia, non risulta dei rapporti britannici che nell'occasione il radar avesse fornito un qualche vantaggio, dal momento che gli avvistamenti delle navi italiane, attraverso la cortina, erano sempre fatti otticamente. In tali condizioni vi era anche la difficoltà di conoscere dove si trovavano le varie sezioni, mentre gli italiani, trovandosi oltre la cortina, non avevano di questi problemi.

Quarta fase della battaglia

Mentre le sezioni britanniche si preparavano ad andare contro il *Littorio*, partendo da una posizione verso nord stimata in 15 miglia, i cacciatorpediniere della 14^a Flottiglia, che era stata rinforzata con il *Legion*, dovettero schivare l'attacco di 4 S. 79 accostando verso sud. Quindi una volta svanita la minaccia dal cielo il *Jervis*, guidando gli altri 4 caccia della sua formazione, *Kipling*, *Kelvin*, *Kingston* e *Legion*, tornò a nord, per poi dirigere verso il *Littorio*, che fu avvistato alle 18.34 alla distanza di circa 6 miglia, coi tre incrociatori della 3^a Divisione che in linea di fila lo seguivano dislocati ad intervalli regolari e con rotta ovest.^[27]

Alle 18.40 i 5 caccia, appoggiati dagli incrociatori *Cleopatra* e *Euryalus*, andarono all'attacco, avvicinandosi molto al *Littorio* protetti dalle cortine di fumo che si spostavano con il vento alla velocità di circa 50 km (25 nodi nei rapporti britannici) nella loro stessa direzione. In queste condizioni, spingendosi all'attacco coraggiosamente, i caccia della 14^a Flottiglia effettuarono, alle 18.47, un lancio di siluri da distanza molto ravvicinata, apprezzata in 6.000-6.500 metri dagli italiani e di circa 3 miglia per i britannici; distanze che per una nave da battaglia era come spa-

^[27] Ricordiamo che la 14^a Flottiglia aveva ricevuto l'ordine di riunirsi alla scorta del convoglio, ma avendo ricevuto il segnale che le navi italiane erano nuovamente in vista, e un messaggio incompleto di Vian che cominciava con "*Finta in ...*", il CV Poland, sul *Jervis*, era stato indotto a decidere di seguire il convoglio a distanza e a stendere cortine fumogene tra esso e il nemico, che per la prima volta avvistò alle 17.45, vedendo per nordest le vampe dei cannoni.

rare a bruciapelo, tanto che tirarono anche i cannoni contraerei da 90 mm. A queste basse distanze, secondo Iachino, era praticamente annullato uno dei principali vantaggi dei grossi calibri del *Littorio*, cioè la loro superiore portata, mentre la presenza delle cortine di nebbia non permetteva di individuare l'istante del lancio di siluri del nemico, e di manovrare subito per evitarli.



Il *Littorio* coi cannoni da 381 mm puntati verso il nemico.

Il secondo caccia della formazione fu visto, dal *Littorio*, colpito da un proiettile da 381 mm e apparve distrutto. Successivamente fu visto in fiamme pure il caccia di testa, senza però poterne controllare la fine a causa delle pessime condizioni di visibilità, complicata dalle abbondanti ed efficacissime cortine di fumo delle unità britanniche. In realtà il *Kingston* (CF Philip Sommerville) fu fermato proprio all'inizio dell'attacco da un 381 del *Littorio* che attraversò lo scafo per poi esplodere fuoribordo, e s'incendiò restando immobilizzato per qualche tempo, col *Kelvin* rimasto vicino per dargli assistenza.^[28] Occorre rilevare che se il proiettile ,

^[28] I CT della 1^a Sezione lanciarono in tutto 25 siluri, dei quali 5 dal *Jervis*, 5 dal *Kipling*, 4 dal *Kelvin*, 3 dal *Kingston* e 8 dal *Legion* che si era aggregato alla 14^a Flottiglia.

dal peso di 890 chili, fosse esploso prima di attraversare lo scafo, il *Kingston* non avrebbe avuto scampo.

Attaccarono poi i caccia della 22^a Flottiglia, *Sikh*, *Lively* e *Hero*, ma il loro avvicinamento fu disturbato dal denso fumo. A causa di una salva a cavallo da 381 mm il *Lively* (CC William Frederick Eyre Hussey) fu visto letteralmente sparire, per poi riapparire emergendo dalle colonne d'acqua sollevate dai grassi calibri della torre poppiera da 381 del *Littorio* con velocità inalterata e apparentemente indenne. Il *Lively* riportò qualche danno per le schegge, ma nonostante avesse un locale inferiore allagato e i tubi di lancio bloccati, il cacciatorpediniere poté riportarsi all'attacco per poi lanciare, unico della sua sezione, tutti i suoi otto siluri con le giuste regolazioni. Prima di disimpegnarsi, il comandante Hussey ritenne che almeno uno dei siluri avesse colpito la corazzata, che nello sparare di poppa con le vampe dei cannoni da 381 mm aveva incendiato sulla catapulta il suo secondo aereo da ricognizione Ro.43, rimasto a bordo e andato distrutto.

Nessun siluro arrivò a segno, anche perché il *Littorio*, che era l'obiettivo dell'attacco, manovrò per evitarli. Su segnalazione dei vari cacciatorpediniere che avevano attaccato il comandante britannico fu convinto che la nave da battaglia fosse stata raggiunta da almeno un siluro, e con numerosi proiettili del tiro degli incrociatori *Cleopatra* e dell'*Euryalus*. Alle 18.46 dal *Cleopatra* furono visti due colpi raggiungere il *Littorio*, uno dei quali, cadendo a poppa della corazzata, provocò un notevole incendio ancora visibile dopo venti minuti, ed altri colpi a segno se li accreditarono i cacciatorpediniere della 14^a Flottiglia. In effetti, il *Littorio* fu colpito a poppa senza alcuna conseguenze da una granata da 133 mm (oppure da 120 di un caccia), che scoppiata nell'urto contro il barcarizzo esplose prima di toccare la coperta, e riportò danni a una torre di medio calibro per l'esplosione di un cannone da 152 mm. Dalle commissioni d'inchiesta fu ritenuto che il cannone fosse stato colpito sulla volata mentre partiva un colpo scoppiato in canna. Quanto all'incendio a poppa si trattava di quello dell'idrovolante Ro.43.

In quest'ultima fase del combattimento i 7 CT italiani, che in condizioni normali avrebbero dovuto contrattaccare l'azione silurante nemica, restarono quasi inutilizzati dal mare grosso di prua e dall'alta velocità sostenuta per cinque ore, mentre i cacciatorpediniere britannici, con caratte-

ristiche marittime indubbiamente migliori spararono con buona precisione. Soltanto l'*Alpino* poté sparare coi cannoni da 120 mm, mentre in precedenza l'*Aviere* (CV Gastone Minotti), aveva lanciato da 7.000 metri di distanza tre siluri contro un incrociatore che, sbucando da una cortina di fumo, gli era apparso improvvisamente.^[29]

Per avere un'idea di quanto fosse stato pericoloso l'attacco silurante dei caccia, ci rifacciamo al rapporto Iachino:

1841 – Sul nostro traverso a sinistra. sbucano dalla nebbia alcuni cacciatorpediniere che dirigono decisamente all'attacco facendo contemporaneamente fuoco su di noi. Su di questi si concentra il nostro tiro. Un cacciatorpediniere nemico colpito accosta sulla sinistra e si occulta, gli altri portano a fondo l'attacco e alle 1846 dopo aver lanciato sulla dritta stendono una cortina di nebbia. Il Gruppo LITTORIO – GORIZA evita i siluri accostando ad un tempo in fuori per 290°, continuando il tiro sui cacciatorpediniere nemici. In questa fase un siluro passa di prora al LITTORIO, un cacciatorpediniere nemico appare colpito dalle salve da 152; un altro cacciatorpediniere di poppa al LITTORIO è colpito in pieno da una salva della torre 3 da 381 e scompare in mezzo al fumo. L'aereo del LITTORIO [Ro.43] sulla catapulta a poppa si incendia per effetto del nostro tiro da 381.

1851 – Si ordina a tutti rotta 330° velocità 26 nodi per allontanarsi rapidamente dalla zona di lancio, tutta avvolta da densa nebbia che il forte vento spinge continuamente contro di noi. Un colpo di medio calibro colpisce la scala di poppa a dritta, che è rizzata alla battagliaiola, ed esplose sul ponte con vasta proiezione di schegge.

18.58 – Si sospende il tiro. 1906 – Si ordina a tutti rotta Nord.

In definitiva, la sospensione del tiro e l'allontanamento verso nord della Squadra Navale italiana, rilevato da Vian alle 18.45, furono ordinati da Iachino subito dopo l'attacco silurante dei CT britannici che, sostenuti dagli incrociatori leggeri, si spinsero a breve distanza dal *Littorio*, riuscendo a colpirlo con l'artiglieria, sebbene superficialmente. Con l'oscurità che stava sopraggiungendo, Iachino decise di rompere il contatto per tornare verso nord, non esistendo ormai più la possibilità di raggiungere le navi mercantili del convoglio, che fin dall'inizio del combat-

^[29] Molto apprezzata fu l'attività di due idrovolanti Cant. Z. 506 della 170^a Squadriglia della Ricognizione Marittima, che nella fase pretattica e tattica del combattimento navale svolsero utili servizi, comunicando la posizione relativa delle navi britanniche rispetto a quelle italiane e la posizione del convoglio rispetto agli incrociatori.

timento, con la protezione dell'incrociatore contraereo *Coventry* e 5 CT di scorta, si erano allontanate e mantenute poi sempre parecchie miglia più a sud. La ritirata fu giustificata da Iachino con la necessità di obbedire alle direttive di Supermarina che tassativamente ingiungevano ai Comandanti di evitare il combattimento notturno, in cui le navi italiane erano palesemente sfavorite dalla mancanza del radar.^[30]

Vian considerò invece la rottura del contatto come una conseguenza del suo ultimo attacco silurante, che capovolse le sorti della situazione in favore dei britannici. Fino a quel momento quel che Vian aveva temuto maggiormente era stata l'eventualità che le navi italiane avessero continuato a mantenere il contatto nel corso della notte, poiché lo avrebbero costretto a dirigere verso ponente con tutte le sue navi, con la conseguenza che *“la situazione della nafta per la traversata ad Alessandria sarebbe stata difficilissima”*.^[31]

Quando Cunningham fu informato che le navi italiane si stavano ritirando, il suo *“solievo”* fu *“indescrivibile”*.^[32]

^[30] Se non si volevano rischiare le grandi navi italiane in un combattimento nell'oscurità, sarebbe stato necessario impiegare i cacciatorpediniere in attacco notturno silurante; ma ciò era irrealizzabile poiché in quel momento il numero dei cacciatorpediniere italiani era ridotto a sette, appena sufficienti per scortare il *Littorio* e gli incrociatori della 3ª Divisione. Inoltre, dopo le passate negative esperienze nei combattimenti con le navi britanniche, un attacco notturno di superficie di qualsiasi genere era assolutamente impensabile per il prudente Supermarina e per i Comandi della Squadra Navale, con la giustificazione che mancava il radar. Invece, come avevano ben compreso i britannici e i tedeschi, lo stato d'inferiorità degli italiani era determinato dalla mancanza di un sufficiente addestramento al combattimento notturno. Come abbiamo scritto più volte per l'Ufficio Storico della Marina, dopo la battaglia di Matapan (28 marzo 1941) e quella forse ancora più traumatizzante della distruzione del forte scortato convoglio “Duisburg” (9 novembre 1941) ad opera di quattro unità della Forza K di Malta (incrociatori *Aurora* e *Penelope* e cacciatorpediniere *Lance* e *Lively*), combattere nell'oscurità rappresentava per Supermarina, per Iachino e gli altri suoi Ammiragli e Comandanti una condizione di vero terrore, che non fu mai superata. Al tramonto le navi italiane, impegnate in un combattimento, si allontanavano a grande velocità. Era una guerra perdente a priori perché lasciava l'iniziativa al nemico.

^[31] *Supplement to The London Gazette* n. 38073 del 18 Settembre 1947.

^[32] Andrew Browne Cunningham, *L'odissea di un marinaio*, Garzanti, Milano, 1952, p.348.



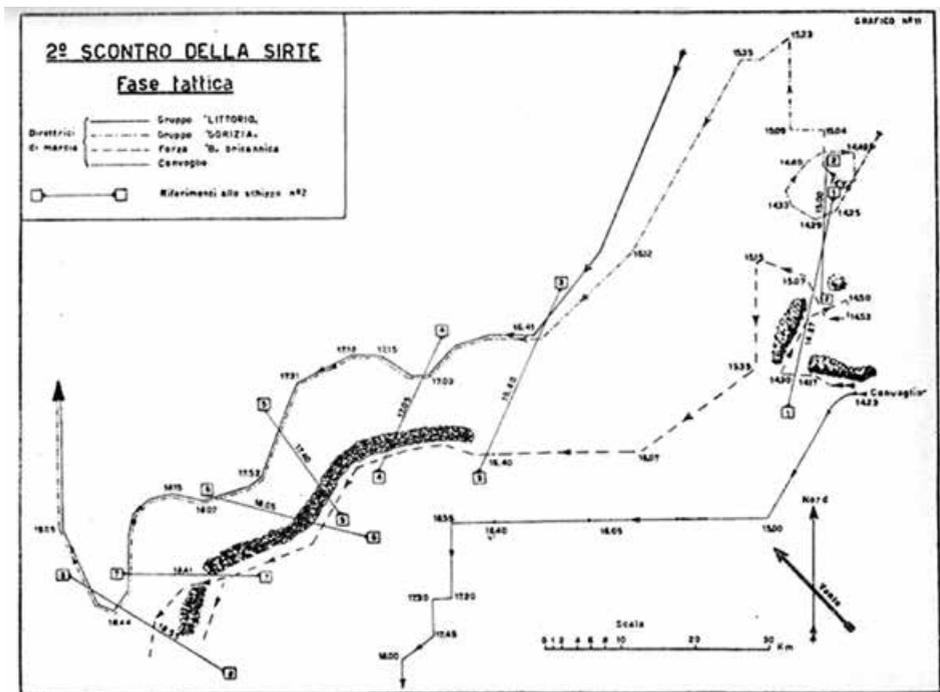
Famosa immagine britannica della battaglia della Sirte del 22 marzo 1942. Il caccia *Jervis*, uscendo dalla cortina di fumo, dirige all'attacco silurante delle navi italiane.

Il disimpegno delle navi italiane e il rientro alle basi nella tempesta

Dopo che l'amm. Iachino aveva segnalato di aver interrotto il contatto con il nemico e dirigere con rotta nord, Supermarina ritenendo che ormai non sarebbe stato più possibile intercettare il convoglio, a meno di non portare il mattino seguente le sue navi a poche miglia da Malta, e considerata la scarsa autonomia residua dei cacciatorpediniere, alle 20.00 del 22 marzo ordinò il rientro alle basi.

La navigazione verso Taranto e Messina dei due gruppi *Littorio* e *Gorizia* fu ostacolata dal mare tempestoso di poppa che cimentò fortemente le navi leggere producendo su alcune di esse avarie irreparabili. Il caccia della 3^a Divisione Navale *Lanciere* (CF Costanzo Casana), ebbe in avaria tutte le caldaie e nella notte sul 23 marzo si arrestò, traversato dal mare, finché per l'allagamento dei locali, dopo aver lanciato alle 10.07 un ultimo messaggio "*Stiamo affondando. Viva L'Italia, Viva il Re, Viva il Duce*", s'inabissò poco dopo a circa 120 miglia ad est di Malta.

Il caccia *Scirocco* (CF Francesco dell'Anno), che uscito da Taranto con ritardo dal *Littorio* aveva sempre navigato a velocità moderata, durante la notte del 23 ebbe anch'esso successivamente inutilizzate tutte le caldaie e, traversato dal mare che lo danneggiò seriamente, fece la fine del *Lanciere*, affondando intorno alle ore 05.45 a circa 150 miglia a est di Malta.



Cartina della fase tattica della battaglia.

(Le azioni navali in Mediterraneo, USMM, V, p. 179).

Per il salvataggio dei naufraghi fu subito inviata nella zona dei sinistri la nave ospedale *Arno*, che però partì da Taranto con ritardo avendo impigliato le sue eliche alle reti di protezione. Raggiunta la zona della ricerca, il 24 marzo l'*Arno* (comandante Filippini) recuperò 8 naufraghi del *Lanciere*, mentre altri 7 dello stesso caccia furono raccolti due giorni dopo da un idrovolante Cant. Z. 506. In totale i morti del *Lanciere* furono 242, quelli dello *Scirocco* 234. Di quest'ultimo si salvarono soltanto due uomini, il sergente nocchiere Michele Perugini e il marinaio Domenico Frisanda, raccolti il 26 marzo, mentre si trovavano su un canotto, da un idrovolante Cant. Z. 506. Ai due comandanti dei caccia, Casana e dell'Anno, fu concessa la Medaglia d'Oro al V. M..

L'incrociatore *Bande Nere*, costretto ad uscire di formazione per cambiare rotta, dovette mettersi alla cappa (rotta 60°) per tutta la notte sul 23. Il caccia *Grecale*, che come detto non aveva partecipato allo scontro navale per avarie al motore e agli apparati elettrogeni, dirigendo verso Taranto, riportò tante avarie da costringerlo di raggiungere Punta Stilo, sulla

costa della Calabria. Tutti gli altri caccia subirono avarie, alcune gravi, soprattutto alle sovrastrutture e agli impianti elettrici e raggiunsero con difficoltà le loro destinazioni. Di essi il *Fuciliere* (CV Cerrina-Feroni) rientrò a Messina con una macchina completamente allagata, perché i portelli di coperta, che era devastata dalle onde, erano stati contorti. Danni riportò pure l'incrociatore *Trento*, che nell'andare in soccorso del caccia *Lanciere*, investito da poppa dalle onde del mare dapprima, alle 13.30, dovette ridurre la velocità a 12 nodi e un'ora dopo, essendo aumentata la forza del mare, fu temporaneamente costretto a invertire la rotta, per numerose infiltrazioni d'acqua. Ripresa la rotta per raggiungere il *Lanciere*, alle 18.50 il *Trento* ricevette la notizia di cessare la ricerca del caccia che era ormai affondato.



Il *Littorio*, in rientro dalla battaglia, fotografato da aereo italiano il 23 marzo.

La stessa gigantesca corazzata *Littorio*, investita con violenza dalle onde del mare, riportò diversi danni, per evidenti difetti di costruzione che in particolare agevolarono infiltrazioni d'acqua nelle torri dei grossi calibri. Rientrato a Taranto, Iachino chiese a Sansonetti il permesso di effettuare subito i necessari urgenti lavori in arsenale; ma la richiesta del Comandante della flotta dovette subire il ritardo di un giorno, con la motivazione che l'indomani 24 era atteso, per una visita a bordo del *Littorio*, l'amm. Eberhard Weichold, Capo della Marina Germanica in Italia, che doveva consegnare alcune decorazioni.

Considerazioni sulla battaglia navale

Durante il combattimento, per la forza del mare e dell'alta velocità delle navi, gli strumenti ottici non poterono essere impiegati e non fu mai

possibile rilevare una distanza. Tuttavia, con le navi britanniche che uscendo dalle ampie cortine fumogene andarono più volte all'attacco silurante, con i caccia che erano appoggiati dalle artiglierie degli incrociatori, fu ritenuto che le navi italiane avessero colpito almeno due incrociatori. E in realtà fecero di più, poiché un proietto da 152 del *Bande Nere* colpì l'incrociatore *Cleopatra*, e uno da 381 del *Littorio* il CT *Kingston*, già danneggiato da altri colpi vicini da 381, come del resto l'incrociatore *Euryalus* e il CT *Havock*. Da parte italiana solo il *Littorio* fu colpito, senza conseguenze, da una granata da 120 o 133 mm e riportò danni a una torre di medio calibro per l'esplosione di un cannone da 152. Come detto, fu ritenuto che il cannone fosse stato colpito sulla volata mentre partiva un colpo scoppiato in canna. Le altre unità non furono raggiunte che da schegge senza procurare danni al materiale e al personale.^[33]

In definitiva il tiro dei due avversari fu mediocre, come fu appurato dagli ispettorati di Maristat. Invece Iachino ritenne nella sua relazione che quello italiano, di grosso e medio calibro, con le navi che spinsero le distanze dal nemico anche entro i limiti di sicurezza, fosse stato migliore di quello britannico, e che non aveva conseguito i risultati sperati solo per "le eccezionali condizioni in cui esso si è dovuto svolgere", ed anche perché le apparecchiature di tiro ottiche, confermatesi "deficienti come chiarezza e luminosità", si rivelarono nell'occasione "anche imperfettamente stagne ai colpi di acqua e di mare che le investivano", appannandole e offuscandone le lenti.

Sebbene la distanza fosse scesa fino a 6000-6500 metri, quando i caccia britannici vennero decisamente all'attacco, la regolazione del tiro delle navi italiane fu complicata sia dall'abile sfruttamento da parte del nemico delle impenetrabili cortine di fumo, sia dalle condizioni del mare,

^[33] Durante tutto il combattimento furono sparati dal *Littorio* 175 proietti da 381 mm e 384 da 152 mm (300 con le torri di sinistra e 84 con quelle di dritta), dal *Gorizia* e *Trento* complessivamente 570 proietti da 203 mm (rispettivamente 226 e 355), dal *Bande Nere* 112 proietti da 152, e infine dall'*Alpino*, furono sparati 84 colpi da 120, il tutto per un totale di 1.325 proietti. Da parte britannica furono sparati 64 proietti da 152 mm (tutti del *Penelope*), 1.490 da 133, 979 da 120 e 257 da 100 mm, per un totale di 2.790 proietti. Inoltre furono lanciati trentasei siluri, ma senza alcun successo.

che determinò un rollio dai 10 ai 18° per gli incrociatori, e dai 5 ai 6 gradi per il *Littorio*.^[34]



La torre da 152 mm del *Littorio* messa fuori combattimento dall'esplosione di un proiettile nel cannone centrale, probabilmente causato da un colpo delle navi britanniche.

In definitiva, lo scontro navale, che per la zona di mare in cui fu combattuto prese il nome di Seconda battaglia della Sirte, si era prolungata per molte ore con condizioni di mare molto cattive. L'intenzione di Iachino di interpersi tra Malta e il convoglio per poi annientarlo, non era riuscita per le sue indecisioni tattiche, e poiché le unità di scorta britanniche, facendo largo uso delle cortine di fumo e nebbia artificiale, riuscirono a nascondere i piroscafi e con decise e brillanti manovre a tener lonta-

^[34] Nella "Relazione del Tiro" del Comando in Capo Squadra Navale (Allegato n. 3), è riportato: "Il tiro inglese è stato sempre rapido ed intenso: spesso era tutto concentrato sul LITTORIO, ed allora era un vero ribollito di colonne d'acqua intorno a questa nave. Peraltro si può affermare che solo un piccolo numero di salve nemiche erano centrate, e spesso le salve che sembravano efficaci erano formate da colpi corti di un incrociatore e dai colpi lunghi di un altro. Questo spiega come mai, nonostante che le salve nemiche fossero molto raccolte (sempre 5 – 6 colpi in 100 – 150 metri), nessuna salva abbia colpito in pieno il LITTORIO. Spesso il nemico ha sparato a ridosso della cortina di nebbia, ma il suo tiro era ugualmente regolato dal D.T. [Direttore del Tiro] in base alle osservazioni dei punti di caduta che evidentemente era possibile, grazie alle migliori apparecchiature ottiche delle navi inglesi".

no da essi le navi italiane. Queste, trovandosi controvento e quindi in condizioni tattiche sfavorevoli, non riuscirono a sfruttare il notevole vantaggio della superiorità potenziale e del maggior calibro delle loro artiglierie, e al calar della notte, non essendo attrezzate per combattere nell'oscurità per la mancanza del radar, ma anche, e soprattutto, per loro carenze di addestramento, furono costrette ad interrompere il contatto.^[35]

Evento che, anche a causa delle perdite e dei danni alle navi riportati per il mare grosso, determinò nel deluso campo tedesco duri sarcasmi sulla Regia Marina e il coniato appellativo di “*flotta del bel tempo*”.

Impedendo ai più forti avversari di avvicinarsi a distanza utile dal convoglio, i britannici fornirono una lampante dimostrazione ed un esempio classico di azione vittoriosa da parte di una flotta inferiore, se non per numero per inferiorità della potenza delle artiglierie. Nondimeno gli avvenimenti che seguirono alla battaglia navale, non furono favorevoli per i britannici perché come vedremo il convoglio M.W. 10 per sottrarsi alla pressione delle navi italiane, era stato costretto a dirottare verso sud, allontanandosi da Malta, cosicché esso non poté raggiungere la destinazione durante la notte e si trovò con la luce del giorno dell'indomani, 23 marzo, ancora distante dalla destinazione, esposto all'offesa della Luftwaffe.

Vediamo ora quale esito ebbero gli attacchi aerei tedeschi nel pomeriggio del 22 marzo. Il Comando del II Fliegerkorps, vagliati i risultati comunicati dagli equipaggi degli aerei offensivi, ritenne di aver conseguito buoni risultati, affondando un piroscafo e danneggiandone almeno

^[35] La decisione di Parona, dopo l'inizio del combattimento, di ripiegare per portare il nemico sotto i cannoni del *Littorio*, che si trovava arretrata di parecchie miglia, fu una mossa errata. Infatti, mantenendo il contatto balistico si sarebbe guadagnato tempo, anche perché gli incrociatori pesanti *Gorizia* e *Trento* non avevano certamente bisogno del sostegno della nave da battaglia. L'amm. Iachino, da parte sua, si trovò poi impantanato in un combattimento in cui l'inferiore nemico si limitava a difendersi per non allontanarsi dal convoglio che stava proteggendo, e ancora una volta non seppe approfittarne. La sua incapacità di adattarsi a una situazione tattica che imponeva, per avere successo, di portarsi sottovento al nemico, era stata discussa prima dell'inizio del combattimento del *Littorio* con il suo Stato Maggiore, venendo scartata perché, secondo l'opinione determinante, di Iachino, poteva permettere al nemico di sottrarsi al combattimento avendo poi libera la rotta per Malta, che doveva essere assolutamente sbarrata al convoglio.

altri due; e ciò in considerazione delle condizioni atmosferiche, con vento a forti raffiche e del limitato addestramento delle formazioni per il bombardamento in picchiata. Si aggiungevano, come successi ottenuti, l'affondamento di un piroscafo e di un cacciatorpediniere dichiarati dagli equipaggi degli aerosiluranti italiani. In realtà, come ha scritto Cunningham,

“Bombardieri tedeschi e aerosiluranti italiani andarono all’attacco con risolutezza e perizia, ma non combinarono niente se si prescindesse dal fatto che fecero quasi esaurire le dotazioni contraeree delle unità di scorta”.

In tale frangente la difesa contraerea delle navi britanniche fu molto efficace e causò agli attaccanti la perdita di un Ju 88, quello del comandante del KG.77 maggiore Harwed Kruger, e di tre S. 79 della 280^a Squadriglia del 130° Gruppo.

Gli attacchi della Luftwaffe del 23 marzo

Quando le navi italiane si ritirarono, il convoglio era in ritardo sul previsto di almeno quattro ore, quante ne erano trascorse nel corso del combattimento navale. Per tale motivo alle 19.00 del 22 marzo, dovendo navigare di notte per raggiungere Malta, le navi mercantili si divisero per ordine del commodoro Hutchinson, comandante del *Breconshire*, un piroscafo requisito dallo Royal Navy e trasformato in nave ausiliaria. Lo scopo della suddivisione dei quattro piroscafi era quello che ogni singola nave da carico, passando a sud del Banco Medina, potesse spingere al massimo la propria velocità in modo da raggiungere il porto della Valletta nelle prime ore del mattino. Alle 19.40 la Forza B, coi tre incrociatori della 15^a Divisione, *Cleopatra*, *Euryalus* e *Dido* e i CT di squadra *Jervis*, *Kipling*, *Sikh*, *Lively*, *Hero*, *Zulu* e *Hasty*, invertì la rotta per rientrare ad Alessandria, non essendo stato previsto nei piani che raggiungesse Malta, non essendo possibile rifornirvi tutte quelle navi a scapito degli scarsi depositi dell'isola. Restarono pertanto coi piroscafi gli incrociatori *Penelope* e *Carlisle* e il CT di squadra *Legion*, cui si aggiunsero i danneggiati *Havock* e *Kingston*, e come previsto i 6 CT di scorta tipo “Hunt” della 5^a Flottiglia *Southwold*, *Beaufort*, *Dulverton*, *Hurworth*, *Eridge* e *Avon Vale*.

La ricognizione del II Fliegerkorps tentò di conservare il contatto anche dopo il sopraggiungere dell'oscurità, ma senza successo per l'avversa situazione meteorologica; conseguentemente, l'ultima segnalazione del convoglio M.W. 10 si ebbe alle 19.15 ed indicò che esso, essendo stato trattenuto dalla Flotta italiana e respinto verso sud, considerata la distanza da Malta, non avrebbe raggiunto l'isola durante l'oscurità, anche navigando in gruppi isolati ad alta velocità.

Nel frattempo, durante la giornata del 22 marzo 12 Ju 88 del 122° Gruppo Ricognizione Strategica, di base a Trapani, erano stati impiegati nel Mediterraneo occidentale per tenere sotto osservazione la Forza H di Gibilterra, salpata alle 03.00 del 20 marzo per l'operazione Picket I, con la quale le vecchie portaerei *Eagle* e *Argus* effettuarono, da una zona a sud delle Baleari, un lancio di 9 caccia Spitfire V, che raggiunsero Malta il mattino del 23 marzo. Questo movimento navale, cui parteciparono per la scorta alle portaerei la corazzata *Malaya* (CV Cuthbert Coppinger), l'incrociatore *Hermione* e 9 CT (*Active*, *Anthony*, *Blankney*, *Croome*, *Exmoor*, *Laforey*, *Lightning*, *Whitehall* e *Wishart*), era stato rilevato fin dalle prime ore del mattino del 20 dal sommergibile italiano *Mocenigo* (CC Paolo Monechi), che alle 15.33, a sudest di Capo de Gata, aveva lanciato 3 tre siluri contro una portaerei tipo "Argus", senza però colpirla.

La Forza H fu poi avvistata nella giornata del 21 a sud delle Baleari dai ricognitori italiani della Sardegna e nella giornata del 22 anche da 4 Ju 88 della 1./(F) 122. L'Aeronautica della Sardegna mandò all'attacco 10 aerosiluranti S. 79 che però non trovarono l'obiettivo. Ciò costrinse le forze dell'Asse a rivolgere l'attenzione anche al Mediterraneo occidentale, e ne conseguì che i Comandi del II Fliegerkorps e dell'Aeronautica Sicilia tennero pronti ad intervenire velivoli da caccia per intercettare gli Spitfire durante la loro navigazione di trasferimento a Malta, senza però riuscire a fare alcuna intercettazione. Il gen. Aldo Urbani, Comandante dell'Aeronautica della Sardegna, chiese il rientro degli aerosiluranti mandati in Sicilia, ma Superaereo, ritenendo che la loro presenza fosse necessaria nel Mediterraneo centrale, non dette l'autorizzazione.

Al Comando del II Fliegerkorps interessava di precisare alle prime luci del giorno la posizione del convoglio e dei singoli gruppi, per attaccare gli stessi con forze considerevoli, ed era necessaria l'effettuazione di una ricognizione armata nella zona dove si erano svolte le azioni del giorno

precedente, per poter distruggere le navi rimaste immobilizzate oppure prese a rimorchio. Per questo il motivo il 122° Gruppo Ricognizione Strategica, che dipendeva dall'O.B.S., ossia direttamente dal Comando del feldmaresciallo Kesselring, trasferì 6 dei suoi Ju 88 della 2./(F) 122 a disposizione del II Fliegerkorps. Inoltre bisognava continuare a predisporre una scorta ravvicinata alle proprie forze navali in navigazione di rientro alle basi, in un momento in cui era diminuita la disponibilità delle forze impiegate il giorno 22, destinandovi, ancora una volta, gli Ju 88 del I./NJG.2 e i Bf. 100 del III./ZG.26. Si aggiungeva, ad aumentare le difficoltà il fatto, che a causa del maltempo risultavano interrotte nella notte le comunicazioni coi Comandi degli stormi K.G.77, JG.53 e del gruppo III./St.G.3, riattivate soltanto la sera del 23.

Dal momento che le cattive condizioni di visibilità non consentivano una ricognizione senza lacune nella vasta zona da esplorare, sia pure impiegando il massimo numero di aerei, il II Fliegerkorps decise di effettuare le ricognizioni soltanto nella zona a sud e a sud-est di Malta. Dovevano parteciparvi, per svolgere una ricognizione armata a iniziare dalle prime luci del giorno, 15 velivoli da combattimento Ju 88 dei gruppi da combattimento KGr. 606 e KGr. 806. Quattro Ju 88 della 1./(F) 122 dovevano dirigere con disposizione a ventaglio verso sud, e altri 6 ricognitori Ju 88 del 122° Gruppo decollando da Marsala dirigere nel settore a S-E di Malta. Al verificarsi di un avvistamento di navi nemiche era stata ordinata la ripetizione esplorativa dei settori di ricognizione.

In attesa dei risultati della ricognizione nelle acque di Malta, tutte le formazioni da combattimento e da caccia, compresi gli Ju 87 del III./St.G.3 (magg. Walter Enneccerus) si trovarono alle prime luci del 23 marzo in stato di allarme 1; ciononostante, a causa delle condizioni meteorologiche sfavorevoli nella zona di Malta, con nubi basse e compatte, e della scarsa visibilità da 1 a 4 km, non fu possibile mantenere in volo sopra l'aeroporto di Comiso un gruppo da bombardamento pronto ad entrare in azione non appena la situazione lo avesse richiesto.

Anche il Comando dell'Aeronautica Sicilia avrebbe voluto partecipare alle operazioni della giornata ma, dopo le perdite e i danni subiti nel pomeriggio del 22 marzo, gli rimanevano disponibili a Catania soltanto tre aerosiluranti S. 79. Fu però rinunciato a impiegarli perché, avendo richiesto ai tedeschi una scorta di velivoli da caccia per proteggere gli S 79

nella zona vicino a Malta, il Comando del II Fliegerkorps aveva risposto di non potervi aderire dovendo dare tutto l'appoggio possibile alla protezione dei suoi bombardieri. Per lo stesso motivo ancora una volta non fu possibile l'impiego dei bombardieri Cant. Z. 1007 bis del 50° Gruppo per l'impraticabilità dell'aeroporto di Sciacca, che si trovava sotto un vero diluvio, e degli aerosiluranti del 36° Stormo per le condizioni burrascose del mare. Ne conseguì che durante la giornata del 23 marzo nessun aereo italiano andò ad attaccare le navi britanniche, ma svolsero soltanto un servizio di esplorazione con velivoli S. 79 del 10° Stormo, Cant. Z. 1007 bis del 50° Gruppo e Cant. Z. 506 Ricognizione Marittima. L'attività di volo fu ostacolata dalle pessime condizioni atmosferiche, addirittura proibitive in alcuni settori d'azione, che causarono per alcuni velivoli di non condurle a termine e per altri l'impossibilità di decollo.

Le prime segnalazioni di avvistamento della giornata cominciarono a pervenire alle ore 07.03 e fu molto chiaro che stavano dirigendo allora su Malta 4 mercantili, ciascuno con 2 CT di scorta. La difficile situazione atmosferica tanto negli aeroporti di partenza della Sicilia quanto intorno a Malta richiese da parte di tutti gli equipaggi il massimo sforzo. Pertanto, malgrado le condizioni avverse del tempo non permisero l'impiego degli Ju 87 del III./St.G.3 e di realizzare il servizio di scorta ravvicinata alle forze navali italiane in rotta di rientro alle basi, diversi reparti da bombardamento e cacciabombardieri raggiunsero gli obiettivi e proseguirono gli attacchi per tutta la mattinata.

In totale nella giornata del 23 marzo il II Fliegerkorps impiegò contro il convoglio 13 tra ricognitori e velivoli destinati a mantenere il contatto e 69 bombardieri, 41 dei quali attaccarono le navi sganciando 37.250 kg di bombe. Il Fliegerkorps ritenne che fossero stati affondati almeno 2 piroscafi e un'altra nave, forse da parte di uno Ju 88 non rientrato alla base, oppure per mine tedesche all'entrata della Valletta.

I tedeschi ottennero un primo successo alle ore 09.25 quando 7 caccia-bombardieri Bf 109 della Squadriglia 10./JG.53 (ten. Werner Langermann) attaccarono la nave ausiliaria *Breconshire*, scortata dall'incrociatore contraereo *Carlisle* e dai caccia *Southwold* e *Beaufort*, e la colpirono nella sala macchine, immobilizzandola a circa 8 miglia dall'entrata del Grand Harbour. La *Breconshire* fu trascinata a Marsa Scirocco dal rimorchiatore militare *Ancient*, ma uno dei suoi CT di scorta, il *Southwold* (CF

C.T. Jellicoe), finì su una mina vagante, probabilmente di uno sbarramento britannico o italiano, e affondò il mattino seguente, 24 marzo.



La nave ausiliaria *Breconshire* in fiamme dopo essere stata colpita dagli aerei tedeschi il mattino del 23 marzo 1942.

Alle 10.35 un isolato bombardiere Ju 88 del II./LG.1, decollato da Catania con pilota e capo equipaggio il ten. Erwin Sy avvisto a circa 50 miglia a sud di Malta il piroscafo *Clan Campbell* (cap. J.F. Voogt), la nave più lenta del convoglio, che era scortato dal cacciatorpediniere *Eridge*, e lo attacco colpendolo in pieno. Il locale macchine fu invase dall'acqua del mare, e il *Clan Campbell* affondò in 25 minuti. L'*Eridge* raccolse 112 naufraghi, con una difficile operazione che, a causa del mare, richiese due ore e mezzo. Anche il caccia *Legion* (CF Richard Frederick Jessel), che aveva ricevuto l'ordine di soccorrere il *Clan Campbell*, nella navigazione per raggiungere il piroscafo fu attaccato da un solitario Ju 88 a circa 13 miglia di distanza dalla costa meridionale di Malta e a causa di 4 bombe esplose tutt'intorno allo scafo riportò danni alle macchine e fu costretto a portarsi all'incaglio presso Marsa Scirocco.

Infine la motonave *Pampas* fu colpita da 2 bombe, che però non esplosero permettendole di entrare nel porto della Valletta assieme all'indenne piroscafo norvegese *Talabot*. Le due navi vennero fortemente protette dai caccia della RAF di Malta che da parte loro, rinforzati da 6 Beaufighter del 201st Group trasferiti dalla Cirenaica per scortare le navi, durante la giornata abbattono in duelli aerei 6 Ju 88 (uno ciascuno dei gruppi KGr 606, KG.54, II./LG.1, 1./(F)122, e 2 del KGr 806) e un cacciabombardiere Bf 109 della 10./JG.53.

In effetti a partire da circa le ore 13.00, il contrasto della caccia britannici nei cieli di Malta era diventato talmente costoso da convincere il

Comando del II Fliegerkorps a rallentare le azioni offensive, per “evitare che le perdite aumentassero in modo tale da non essere più tollerabili in rapporto col successo”.^[36]



La Valletta, 26 marzo 1942. Il piroscafo olandese *Talbot* è inquadrato e colpito dalle bombe sganciate in picchiata dai velivoli Ju 88 del II Fliegerkorps.



Sempre il 26 marzo, il piroscafo britannico *Pampas* in fiamme.

La navigazione di rientro ad Alessandria della Forza B

La Forza B del CA Vian, che come detto nella sua rotta di rientro ad Alessandria era costituita dagli incrociatori della 15^a Divisione *Cleopatra*, *Dido* e *Euryalus*, e dai CT di squadra *Jervis*, *Kipling*, *Sikh*, *Lively*,

^[36] Il Fliegerkorps, f. n. Ia cp Nr 657 g. Kdos del 6 aprile 1942.

Hero, *Zulu* e *Hasty*, nella navigazione verso oriente lungo ebbe una scorta continua di velivoli da caccia, a cominciare dai *Beaufighter*, iniziata all'alba del 23 marzo. Tuttavia la Forza B fu avvistata dai ricognitori del X Fliegerkorps e del Comando Aereo Africa (Fliegerführer Afrika), e contro di essa vennero diretti 4 Ju 88 della 12^a Squadriglia del 1° Stormo Sperimentale (12./LG.1) e 9 Ju 87 del 3° Stormo Stuka (St.G.3), decollati dalla Cirenaica scortati da 8 Bf 109 del 27° Stormo Caccia (JG.27). Degli Ju 88 un solo velivolo rintracciò l'obiettivo e lo attaccò nel pomeriggio senza esito, restando danneggiato dalla contraerea, mentre 7 dei 9 Ju 87 arrivati sulle navi britanniche concentrarono la loro azione in picchiata contro il caccia *Lively*, che dovette manovrare a tutta forza per evitare di essere colpito dalle bombe.^[37]

Questo periodo trascorse con le navi in notevole difficoltà di navigazione per una forte burrasca da levante, che aveva fatto ridurre nella notte la velocità della Forza B, poi ridotta ulteriormente a 10 nodi per un periodo di circa mezzora, essendo la massima velocità sostenuta dal caccia *Zulu*. Aumentata gradualmente fino a raggiungere i 20 nodi, la velocità fu nuovamente ridotta nel pomeriggio per un'ora, per permettere al *Lively* di riparare delle avarie, che si aggiunsero a quelle determinate dal tiro del *Littorio*. Ma il caccia, a causa di allagamenti nei locali di prora, segnalò nella notte sul 24 di non poter navigare a velocità superiore ai 17 nodi, e fu dirottato su Tobruk per effettuare le riparazioni, prima di rientrare ad Alessandria.

Nel frattempo, alle 14.00 attaccò a S-O di Gaudo il sommergibile italiano *Onice* (CC Bruno Zelik), che ritenne erroneamente di aver colpito e affondato un incrociatore coi 2 siluri lanciati di prora. Nel tardo pomeriggio, dopo che erano terminati gli attacchi aerei tedeschi, sopraggiunsero alle 19.00 tre aerosiluranti S. 79 della 205^a Squadriglia, decollati da Heraklion al comando del ten. col. Ettore Muti, e che inizialmente le vedette delle navi britanniche scambiarono per caccia *Beaufighter*. L'aereo di Muti fu danneggiato dalla reazione contraerea delle navi, e nessun siluro andò a segno, sebbene gli equipaggi avessero ritenuto di aver colpito 2 unità, un incrociatore e un caccia. Un'ultima azione si verificò alle 07.35 del 24 marzo, quando attaccarono 2 S. 79 della 205^a Squadriglia

^[37] O.B.S., Bollettino n. 118 del 24 marzo 1942.

del 41° Gruppo A/S inviati da Rodi in ricognizione armata verso Alessandria, ma ancora una volta non ottennero risultati, mentre gli equipaggi ritennero di aver colpito un incrociatore. Il velivolo del capo formazione, stn pil. Giorgio Tourn, gravemente colpito dalla contraerea dovette ammarare, incendiandosi. Le ricerche dei sei uomini dell'equipaggio, che dall'S.79 del velivolo del stn Monterumici, gregario di Tourn, furono visti prendere posto su un battellino, e che furono realizzate da altri tre S. 79 della 205^a Squadriglia, non ebbero alcun esito.

Dopo quest'azione la Forza B non fu più disturbata, e navigando col tempo migliorato alla velocità di 26 nodi, alle 12.30 del 24 raggiunse Alessandria accolta con grandi e spontanee acclamazioni da parte degli equipaggi di tutte le unità da guerra e mercantili presenti nel porto. Lo stesso Comandante in Capo della Mediterranean Fleet salì a bordo del *Cleopatra* per congratularsi con Vian per la bella “magistrale” impresa che aveva realizzato, e in seguito alla quale fu nominato commendatore dell'Ordine dell'Impero Britannico (K.B.E.), che era un giusto e meritato riconoscimento. Cunningham, pur considerando che dopo la missione le condizioni della flotta “erano piuttosto disperate”, restandogli “utilizzabili soltanto due cacciatorpediniere di squadra” (lettera al 1° Lord del Mare, amm. Dudley Pound), considerò “sempre la battaglia della Sirte del 22 marzo 1942 come una delle più brillanti azioni di guerra, se non addirittura la più brillante”. E ne spiegò il motivo scrivendo:^[38]

Sembra facile: ma che una divisione di piccoli incrociatori e un pugno di cacciatorpediniere tenga a distanza una forza di unità pesanti è cosa contraria a tutti i canoni della guerra marittima. E non si commetta l'errore di pensare che gli italiani fossero inefficienti in quell'azione: i nostri cacciatorpediniere che andavano all'attacco furono accolti da violento e accurato fuoco d'artiglieria, e si dovette solo alla grazia della Provvidenza se molti di essi non furono affondati e un numero ancora maggiore gravemente danneggiato. Ma il pensiero di attraversare una cortina di fumo, per poter portare le sue unità in contatto col convoglio, sapendo che i cacciatorpediniere erano pronti per attaccarlo una volta che fosse apparso dall'altra parte della cortina, era troppo per i nervi dell'ammiraglio italiano. Per ogni ammiraglio, per quanto coraggioso,

^[38] Andrew Browne Cunningham, *L'odissea di un marinaio*, cit., p.350.

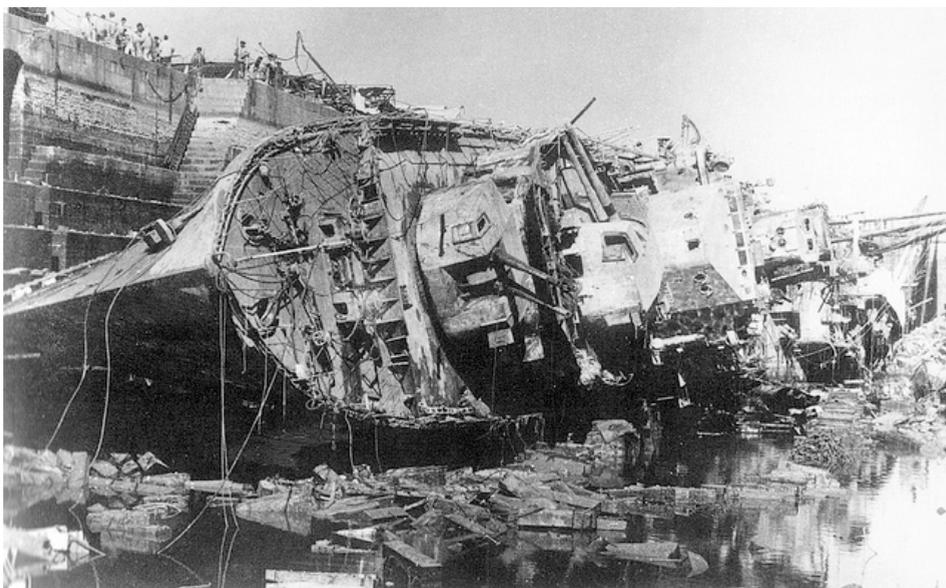
deve essere sempre un problema. In tali circostanze il vantaggio è sempre a favore dei cacciatorpediniere.

Le incursioni della Luftwaffe nel porto della Valletta e l'affondamento le navi superstiti del convoglio M.W. 10

Per impedire che il nemico ultimasse lo scarico dei rifornimenti giunti a Malta coi due piroscafi del convoglio M.W. 10 e approfittando del fatto che le condizioni atmosferiche sull'isola erano migliorate, a partire dal mattino del 24 tutte le unità aeree del II Fliegerkorps ricevettero l'ordine di portare a fondo i loro attacchi. Conseguentemente durante la giornata e nei giorni successivi gli aerei da combattimento si susseguirono ad ondate contro le navi mercantili, sulle installazioni portuali della Valletta, Marsa Scirocco e Marsa Scala, e sugli aeroporti per disturbare ed annientare l'attività di volo della RAF.

La violenza estrema degli attacchi aerei tedeschi, senza alcuna collaborazione da parte dell'Aeronautica italiana della Sicilia, costrinse a far partire da Malta il maggior numero possibile di unità navali, prima che subissero altri danni, e ciò fu fatto mettendo le unità in condizioni di partire con tenaci sforzi in arsenale. Il 25 marzo partirono per rientrare ad Alessandria l'incrociatore *Carlisle* e i CT di scorta *Hurworth*, *Dulverton*, *Eridge* e *Beaufort*. Il 29 marzo salpò per Gibilterra l'incrociatore *Aurora* (che essendo danneggiato e ai lavori non aveva preso parte all'operazione M.G.1), seguito il 5 aprile dal caccia *Havock*, e l'8 dall'incrociatore *Penelope*, che per gli attacchi aerei subiti era fortemente danneggiato. Ad eccezione dell'*Havock*, che nella navigazione di trasferimento finì incagliato a Kelibia, a sud di Capo Bon, dove l'equipaggio lo distrusse prima di essere internato dai francesi, tutte le altre navi raggiunsero le loro destinazioni. L'*Aurora* e il *Penelope* furono più volte attaccati dagli S. 79 della Sardegna, ma nonostante le loro condizioni di inefficienza i due incrociatori riuscirono sempre a reagire e a schivare i siluri.

da 10 Ju 88 fu raggiunta in pieno da due bombe e dopo essersi incendiata si capovolsse e colò a picco verso le 11.00 dell'indomani. Infine il caccia *Legion* fu colpito da 2 bombe durante l'ultima incursione e affondò a Marsa Scirocco in seguito all'esplosione di un deposito munizioni.



Il caccia *Kingston* che, colpito gravemente durante la battaglia da un proiettile da 203 mm dell'incrociatore *Trento*, fu distrutto in bacino a Malta dagli aerei tedeschi.

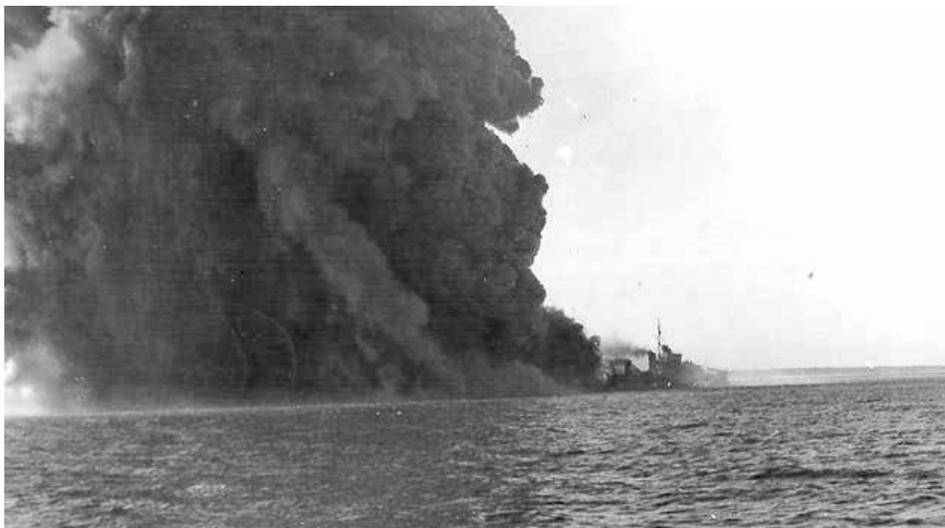
Complessivamente tra il 22 e il 26 marzo il II Fliegerkorps impiegò contro le sole unità navali ben 657 aerei dei quali 570 velivoli da combattimento, 52 da ricognizione e 35 per servizio di scorta ravvicinata. Complessivamente andarono perduti 8 Ju 88, 1 Ju 87 e 1 Bf. 109, e fu abbattuto un aereo da caccia nemico.

Nell'analizzare i risultati ottenuti nell'attività contro il convoglio W.S. 10, l'O.B.S. giungeva alla seguenti conclusioni:

Il successo è da attribuire, specie negli attacchi contro La Valletta e nelle immediate vicinanze, allo sprezzo del pericolo dimostrato dagli equipaggi dei reparti da bombardamento e da caccia con bombe alari. Esso merita pieno riconoscimento. Ciò è da rilevare in modo particolare, giacché a causa delle avverse condizioni il convoglio è stato avvistato soltanto con ritardo ed era stata perduta un'intera giornata per gli attacchi che su di essi andavano effettuati a sud di Creta ed inoltre le stesse avversità meteorologiche avevano reso particolarmente difficile la ricerca degli obiettivi e gli attacchi contro di essi. Il Comando e i Reparti

hanno imparato molto da questo combattimento, ogni singolo attaccante ha dato di sé quanto poteva. Le perdite si sono contenute in limiti soddisfacenti e non possono paragonarsi al successo ottenuto. Il nemico, tutt'al più, è riuscito a scaricare il 50 per cento del carico di due navi.

Quest'ultima valutazione dell'O.B.S. non era di natura ottimistica in quanto su 26.000 tonnellate di carico imbarcate in Egitto i britannici poterono utilizzarne 7.522, delle quali 1.052 sbarcate dal *Talabot* e 3.970 dal *Pampas*, a cui si aggiunsero 2.500 tonnellate recuperate in un secondo tempo sulle navi mercantili affondate, compreso il *Breconshire*, da appaltatori specializzati.



Il caccia *Havock* incagliato e in fiamme dopo essere stato sabotato dall'equipaggio fotografato da un Mas italiano della 17ª Squadriglia.

La sorte toccata al convoglio M.W. 10, che era stato solo il preavviso di quanto sarebbe accaduto a Malta delle settimane successive, costrinse la Royal Navy a sgombrare l'isola di tutte le navi di superficie ad eccezione delle unità di difesa locale. Ma nel frattempo fortissime erano state le perdite e i danni. Sotto la pressione della Luftwaffe, nel corso del mese di aprile furono distrutte le navi che avevano riportato gravi danni nel corso del combattimento navale con le unità italiane, e che includevano il caccia *Havock*, autodistrutto dopo essersi incagliato a Capo Bon nel corso della navigazione di trasferimento a Gibilterra, e il *Kingston*, colpito dalle bombe irreparabilmente in bacino. Sfuggì invece alla distruzione l'incrociatore *Penelope*, che colpito più volte dalla Luftwaffe, riuscì a

raggiungere Gibilterra in condizioni tali da essere chiamato “porcospino”, per i tanti tappi di legno inseriti sui fori sullo scafo colpito da centinaia di schegge. Era l’ultima nave della forza K che tanti danni aveva causato nell’autunno del 1941 alla Marina italiana.

Conclusioni

Il 25 marzo 1942 l’amm. Riccardi si recò a Taranto per una visita alle unità del Gruppo *Littorio* rientrate dalla battaglia. Complimentatosi con l’amm. Iachino, aveva poi visitato le navi, elogiando tutto il loro personale, quindi si era recato a Messina per visitare le unità della 3^a Divisione. Rientrato a Roma, il giorno 27 il Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, che evidentemente, dopo aver interpellato l’amm. Iachino, aveva dei dubbi sulla condotta del combattimento, scrisse al Comandante della flotta chiedendo spiegazioni su due argomenti specifici:^[39]

In campo tattico, le due cose essenziali da mettere bene in luce sono. La necessità della rottura, o meglio sospensiva, del contatto balistico tra GORIZIA, TRENTO e due incrociatori inglesi e successivamente l'impossibilità di mettersi di sopravvento al nemico per le nostre forze navali.

Il 30 marzo Iachino rispose a Riccardi che la manovra per mettersi sopravvento al nemico era “*perfettamente possibile*”, ma aggiunse di non averla fatta “*non ritenendola conveniente*”, anche perché non aveva disposto di precise “*notizie sulla posizione del nemico*”. Pertanto, per non trovarsi con “*dati probabilmente errati*” in “*una situazione imprevista e sfavorevole*”, aveva preferito mettersi “*al sicuro da ogni possibile sorpresa, sbarrando la strada al nemico verso ponente*”. Con ciò l’amm. Iachino confermava la sua carenza tattica e di iniziativa, da noi molte volte messa in risalto, in parte da addebitare al disastro di Matapan, che lo aveva reso particolarmente sospettoso e prudente. Difficilmente in un'altra Marina avrebbe mantenuto per quasi tre anni il Comando in Capo della Flotta.

Non ci convincono neppure le motivazioni esposte da Iachino a Riccardi su quale era stato il suo ragionamento e la sua condotta nell’andare

^[39] Angelo Iachino, *Le due Sirti*, cit., p. 292.

all'attacco del convoglio britannico. Ossia, che avendo discusso col suo capo di stato maggiore *“la convenienza di assumere una rotta più a levante allo scopo di giungere alle spalle del nemico”*, di comune accordo questa eventualità era stata scartata per scarsità di informazioni sulla posizione delle navi britanniche, ed anche di quelle della 3^a Divisione che non era ancora in vista. Occorreva evitare al nemico di poter *“sfuggire verso ponente”* e ciò fu presa la decisione di *“sbarrandogli la strada”*, e obbligarlo a deviare la rotta verso Sud. In tal modo Iachino ritenne di aver raggiunto due obiettivi: far *“perdere molte ore di navigazione”* al convoglio, e *“dando ai nostri aerei la possibilità di attaccarlo nuovamente l'indomani mattina prima dell'arrivo a Malta”*.

Il Comandante della flotta concluse la sua lettera affermando:

“la manovra di aggiramento verso levante avrebbe invece rischiato di farci perdere l'incontro col nemico, se la sua posizione fosse risultata molto spostata verso ponente rispetto a quella segnalata dagli aerei; e comunque, anziché spingerlo verso Sud, lo avrebbe sospinto verso ponente, cioè proprio nella direzione desiderata. Infine la manovra di aggiramento verso levante ci avrebbe fatto perdere del tempo, non solo per la maggiore lunghezza della manovra, ma anche soprattutto perché bisognava accostare per 150° o 160°, cioè dirigere con la prora contro vento”.

Da ciò sarebbe risultata una diminuzione della velocità del gruppo *Littorio* e quindi *“il contatto col nemico si sarebbe stabilito molto più tardi, forse troppo tardi”*. Per questo, onde avere il maggiore possibile tempo di luce a disposizione nell'avvicinarsi al nemico, Iachino aveva aumentato la velocità del Gruppo *Littorio* a 28 nodi, senza ancora avere

“la sensazione che la visibilità sarebbe diventata tanto cattiva, ed era lecito sperare che avendo qualche ora a disposizione prima del tramonto, il tiro dei grossi calibri avrebbe portato a risultati decisivi. Per questo” concluse *“ho poi accanitamente tenuto agganciato il nemico, serrando le distanze oltre il limite di sicurezza per il lancio dei siluri, sempre sperando di avere finalmente un colpo fortunato”*.^[40]

Francamente mi sembra un arrampicarsi sugli specchi per giustificare un insieme di manovre sbagliate.

Comunque, nella sua nuova lettera di risposta a Iachino, che non accennò minimamente alla temporanea rottura del contatto degli incrociato-

^[40] *Ibidem*, p. 293-296

ri della 3^a Divisione, l'amm. Riccardi si dichiarò soddisfatto delle spiegazioni fornitegli, mentre invece nell'ambiente del Ministero della Regia Marina le critiche a Iachino e a Parona da parte di Alti Ufficiali non mancarono, con l'accusa di non essere riusciti a combinare nulla e di aver perduto, con norme di navigazione di velocità errate, due cacciatorpediniere.



Taranto, 25 marzo 1942. L'amm. Arturo Riccardi, Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, che ha alla sua sinistra l'amm. Angelo Iachino, si congratula con gli ufficiali delle navi che hanno partecipato alla battaglia.

Particolarmente acuto è stato il giudizio dell'amm. Romeo Bernotti, nell'anteguerra Comandante della 2^a Squadra Navale:

[l'ammiraglio Parona era giunto con gli incrociatori] *“a contatto visivo col nemico abbastanza presto, così da disporre di parecchie ore di luce per prolungare il contrasto”*. Il gruppo *LITTORIO* era a 50 miglia a nord del gruppo *GORIZIA* ed alla velocità di 28 nodi faceva rotta per attaccare il nemico.

Pertanto, secondo quanto fissato da Supermarina nell'ordine generale di operazioni [v. nt. 6] la missione di Parona consisteva di impegnare il

convoglio avversario per impedire che potesse proseguire verso Malta. L'ammiraglio

“avrebbe dunque dovuto ispirare la sua manovra al criterio di guadagnare posizione a ponente del nemico; questa forma di azione avrebbe preparato l'intervento della forza principale”.

Invece Parona rimase a nord, imitando le manovre degli incrociatori britannici su rotte parallele, mantenendosi alle massime distanze di tiro, *“per poi accostare in direzione nord col criterio di attrarre gli incrociatori nemici verso il gruppo LITTORIO”.* Pertanto, *“per la forza navale italiana la fase iniziale dell'azione tattica era stata una perdita di tempo”.*

Quando poi arrivò l'amm. Iachino con il *Littorio*, si presentavano due possibilità:

“1) Aggiramento da nord-est, così da passare sopravento alla squadra nemica per dirigere contro il convoglio, la cui distruzione costituiva l'obiettivo essenziale; 2°) Combattere da sottovento, allo scopo di determinare, con l'eccesso di velocità, la rotazione della congiungente col nemico, da nord-est ad ovest, per sbarrare la rotta verso Malta. Quest'ultima fu la soluzione prescelta”.

che però per le condizioni del mare contrario apparve la più svantaggiosa, in quanto gli spruzzi d'acqua, disturbando l'impiego dei telemetri e degli Inclinometri, misero *“in difficoltà la punteria generale delle artiglierie”.*

Quando poi, alle 18.35, l'agognata manovra da sottovento riuscì, e le navi italiane raggiunsero una posizione a ponente a circa 10.000 da quelle nemiche, era ormai il tramonto, e in quel momento si verificò il deciso e coraggioso attacco dei cacciatorpediniere britannici. *“Per evitare i siluri e per il sopravvenire dell'oscurità alle 18.47 le navi italiane accostarono in fuori, facendo rotta verso nord per allontanarsi dal nemico”*, che, in definitiva, restò padrone del campo di battaglia. Con navi mercantili rimaste incolume *“l'abile manovra di Vian aveva raggiunto lo scopo di proteggere il convoglio”.*^[41]

^[41] Romeo Bernotti, *Storia della guerra nel Mediterraneo (1940-43)*, Vito Bianco Editore, Roma – Milano – Napoli, p. 218-220.

Iachino avrebbe anche potuto tentare un attacco frontale, attraversando la cortina di fumo, ma non lo fece per i motivi tanto bene spiegati dal gen. Playfair nella monumentale opera “Mediterranean and Middle East”:

Se le grandi navi italiane fossero penetrate al di là dello schermo di fumo esse si sarebbero private di parte del loro vantaggio in fatto di potenza d'artiglieria e si sarebbero esposte al lancio di siluri da parte delle navi britanniche che manovravano più rapidamente. L'Ammiraglio Vian era pronto a ciò, ma l'Ammiraglio Iachino non si assunse il rischio. Egli voleva sbarrare al convoglio la via di Malta e per questa ragione, fra le altre, non fu attratto dall'idea di attaccare da sopravvento. In effetti la tattica italiana causò ritardo al convoglio che di conseguenza fu esposto ad ulteriori attacchi dall'aria il giorno successivo, prima di entrare in porto. Da questo punto di vista le manovre italiane ebbero successo.

A conclusione di questo saggio, vediamo come Alberto Santoni ha commentato lo scontro navale nel suo libro *La seconda battaglia della Sirte*, sotto l'aspetto delle informazioni ricavate sulla reale efficienza del radar britannico, delle intercettazioni Ultra, e sulle manovre dell'amm. Iachino. Sul radar ha scritto:^[42]

In tutti i resoconti compilati dagli inglesi nella seconda battaglia della Sirte si sostiene che la modesta efficacia del loro tiro, così come di quello italiano, fu dovuta alle condizioni del mare e alla scarsa visibilità determinata dalle cortine di fumo. Poiché quest'ultima considerazione risulta in netto contrasto per quanto ripetutamente asserito nel libro “Le due Sirti” dell'ammiraglio Iachino e ripreso nella storia ufficiale della nostra Marina, dove si sostiene che gli inglesi potevano impunemente sparare per essere coperti dalla nebbia artificiale perché dotati di radar, crediamo opportuno soffermarci su tale argomento.

Di tutte le navi britanniche impegnate nello scontro soltanto gli incrociatori EURYALUS e PENELOPE erano dotati di radar di direzione tiro navale modello 284. I rimanenti incrociatori e cacciatorpediniere possedevano allora soltanto radar di scoperta o di controllo del tiro contraereo, dei modelli 280, 281, 285 e 286, oppure non ne avevano affatto. Oltre a ciò va ricordato che in quell'epoca le navi inglesi non disponevano di una centrale operativa dove potessero essere riprodotti visualmente i continui e mutevoli dati sul nemico, mentre molte antenne radar erano fisse e non ruotanti e sensibilissime ai disturbi del mare mosso.

^[42] Alberto Santoni, *La seconda battaglia della Sirte*, Edizioni dell'Ateneo, Roma, 1982, p.73 sg.



Armamento contraereo della parte centrale laterale della corazzata *Littorio*, costituito da cannoni da 90 mm e mitragliere binate da 37 e 20 mm. Nel corso della missione non ebbero occasione di sparare per assoluta mancanza dell'aviazione britannica nelle giornate del 22 e 23 marzo. Tuttavia nell'ultima fase della battaglia i cannoni da 90 poterono sparare contro i cacciatorpediniere che venivano all'attacco

Sulla conoscenza britannica sulle intenzioni italiane intercettando e decrittando messaggi trasmessi con le macchine cifranti Enigma e C. 38, da parte dell'organizzazione Ultra di Bletchley Park, e diramati dalla Operational Intelligence Centre, la Sala Operativa dell'Ammiragliato britannico, Alberto ha sostenuto con convinzione:^[43]

Da quanto riferì l'Operational Intelligence Centre si può ricavare che gli inglesi decrittirono sicuramente alcuni ordini operativi diretti all'ammiraglio Parona, così come vari segnali tra Roma, i comandi aeronautici e sommergibili periferici e le nostre forze navali in mare. Tuttavia le informazioni così ricavate da Londra non poterono essere pienamente utilizzate dall'ammiraglio Vian, in quanto compendiate il 23 marzo, cioè soltanto il giorno dopo la battaglia.

^[43] *Ibidem*, p. 75

L'attenzione dei decrittatori di Bletchley Park si rivolse però non unicamente contro i messaggi in cifra della Marina italiana, ma anche contro le similari comunicazioni intercorrenti in quell'occasione tra i comandi e i reparti della Luftwaffe. A tale proposito possiamo dire che gli inglesi furono in grado di conoscere, pur se nuovamente per lo più in ritardo, gli ordini operativi diramati alle squadriglie del X Fliegerkorps in Grecia, del Fliegerführer Afrika in Libia e del II Fliegerkorps in Sicilia...

C'è da supporre comunque che, seppure il più delle volte tardive, tali informazioni sarebbero state sfruttate in ben altro modo dagli inglesi qualora la Mediterranean Fleet fosse stata in grado di schierare in quel momento una qualunque squadra da battaglia con adeguata copertura aerea.

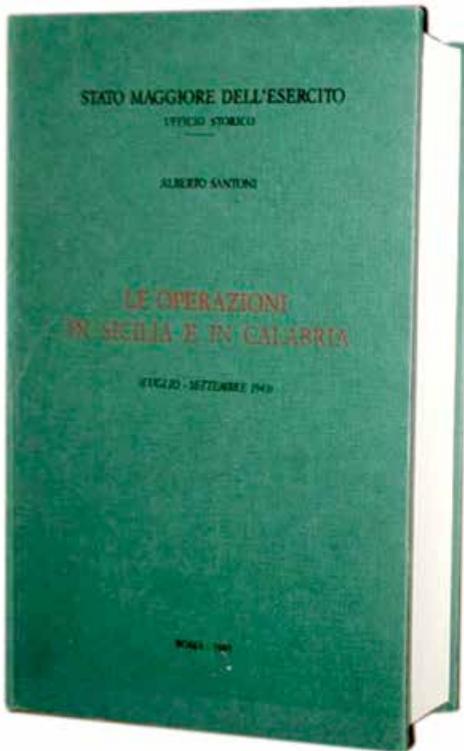
Sulla tattica seguita nella battaglia dall'amm. Iachino e dall'amm. Parona, Alberto è stato, con validi motivi, piuttosto pungente:

La condotta della squadra di Iachino durante il penoso scontro navale fu caratterizzato – come è noto – dalla decisione di non aggirare il nemico alle spalle per non costringere le nostre navi a prendere il mare di prora con conseguente riduzione di velocità e inconvenienti nella direzione del tiro. Ciò pur potendo obbligare gli inglesi ad accostare nella stessa direzione per fronteggiare il pericolo da levante e pur avendo un validissimo motivo per compiere questa manovra ... La decisiva prova a supporto della nostra tesi è data dall'insistente preoccupazione mostrata dall'ammiraglio Vian nei confronti proprio di un aggiramento italiano sopravento, nonché dai commenti britannici, tutti assai critici nei riguardi della scelta tattica di Iachino.

Parona, che all'inizio dello scontro aveva il compito di stabilire un contatto preliminare con il nemico, anche senza impegnarsi, per segnalargli consistenza e movimenti ... interpretò a modo suo questa direttiva e si sganciò ben presto dagli inglesi, rendendo inattuabile la sua missione esplorativa e informativa.

La Divisione binaria nella difesa della Sicilia

di Ernesto Pellegrini



Alberto Santoni è noto come navalista, ma la sua ampia e profonda conoscenza degli avvenimenti connessi con la seconda guerra mondiale gli consentì di trattare anche argomenti di carattere più ampio. Nel suo libro riguardante le operazioni in Sicilia e Calabria nell'estate del 1943¹ egli analizza le operazioni navali, terrestri ed aeree svoltesi in Sicilia ed il ruolo svolto dalle divisioni italiane ad ordinamento binario *Assietta*, *Aosta*, *Livorno* e *Napoli* dislocate nell'isola. La sua conclusione fu che la difesa della Sicilia, affidata alla 6^a Armata italiana, che includeva anche due divisioni tedesche era un'impresa con scarse probabilità di

successo. Ciò non per una presunta superiorità delle forze terrestri alleate – che all'inizio non esisteva – ma a causa dell'assoluto dominio del mare e dell'indiscussa superiorità aerea, anche se spesso male usata, dell'avversario.

¹ A. Santoni, *Le operazioni in Sicilia ed in Calabria*, (Luglio-Settembre 1943), Roma, S.M.E. Ufficio Storico, 1983.

Nel corso delle operazioni, i comandi italiani e tedeschi richiesero più volte alle proprie aviazioni un maggiore impegno in appoggio alle forze terrestri e nell'interdizione delle azioni aeree avversarie. E' pur vero che tali richieste erano sproporzionate rispetto alle effettive possibilità delle forze che la Regia Aeronautica e la 2^a Luftflotte avevano nell'isola. Ma rimase tuttavia l'impressione che il loro appoggio alle operazioni terrestri si sia manifestato con una parsimonia forse superiore alle reali difficoltà delle aviazioni italiana e tedesca la cui attività si rivolse in massima parte contro obiettivi navali e le basi del nemico.

Anche da parte dell'8^a Armata inglese e della 7^a Armata americana, non mancarono lamentele riguardo alla scarsa sensibilità dimostrata dalla R.A.F. e dall'U.S.A.A.F. per tutto ciò che non fosse il bombardamento strategico durante la fase preparatoria dello sbarco. Aggiungendo a ciò le disillusioni avutesi in campo alleato per tutte le azioni di aviosbarco di truppe e lancio di paracadutisti, si poteva concludere che l'innegabile maggior presenza aerea anglo-americana nei cieli siciliani fu così schiacciante più a causa dell'insufficiente attività d'interdizione dell'aviazione italo-tedesca che non per merito dell'azione tattica o di una superiore pianificazione strategica dell'avversario.

Ne si poteva considerare fattore decisivo della campagna una supposta superiorità della capacità strategica dell'avversario, visto il fallimento del proposito anglo-americano di raggiungere in breve tempo lo stretto di Messina, a causa dell'incapacità dell'8^a Armata inglese di superare di slancio la pianura di Catania e della diversione verso Palermo compiuta dalla 7^a Armata americana. Considerato ciò, sembrava quindi di poter individuare nell'assoluto dominio del mare, la causa del successo avversario, conseguito nel tempo relativamente breve di 38 giorni.

I vantaggi per gli anglo-americani di un tale dominio del mare nel corso dell'operazione Husky, come essi denominarono lo sbarco in Sicilia, emersero non solo nel continuo afflusso di rifornimenti e rinforzi, ma anche nel micidiale tiro di interdizione delle navi che appoggiavano gli sbarchi. A Gela tale tiro riuscì a bloccare il contrattacco di due divisioni, prima quello della Livorno poi quello della tedesca Goering, che stavano mettendo in serie difficoltà la 1^a divisione americana colà sbarcata. Il tiro navale venne poi utilizzato in numerose altre azioni di appoggio lungo le coste sud-orientali e settentrionali dell'isola.

Le artiglierie navali, oltre ad essere superiori come calibro e gittata alle artiglierie costiere ed a quelle campali, hanno il vantaggio della continua mobilità e di un ottimo mascheramento per mezzo di cortine di nebbia artificiale. La loro grande gittata consentiva inoltre alle navi di tenersi al largo della costa e di non incappare in eventuali campi minati posati in prossimità di essa. In Sicilia, tali campi minati erano molto scarsi e non esistevano linee continue di fortificazioni ed artiglierie costiere anche a causa della lunghezza dei litorali e della molteplicità di punti idonei agli sbarchi. Gran parte delle difese esistenti assolutamente prive di mobilità finirono col cadere a causa del tiro delle artiglierie navali avversarie, che assolsero praticamente indisturbate il duplice compito di frantumare la resistenza dei difensori e proteggere le truppe sbarcate da contrattacchi durante la delicatissima fase della presa di posizione a terra².

Santoni osserva pure che se il dominio del mare offriva agli attaccanti i vantaggi indicati, appariva anche logico che il difensore, più debole sotto la componente navale, cercasse ogni occasione per ridurre tale dominio. Ciò soprattutto quando le operazioni si svolgevano nelle sue acque, sul suo territorio ed in prossimità delle sue basi. Ma quello che emerge chiaro ed inquietante dalla grande raccolta di documenti del Comando Supremo relativi alla operazioni in Sicilia è il pressoché costante silenzio sui compiti e persino sull'esistenza della Regia Marina. Questa infatti non veniva mai menzionata, non emergeva nelle pur numerose riunioni ad alto livello tenutesi durante la campagna in Sicilia. Non veniva inclusa nelle molteplici problematiche emerse nel corso delle operazioni,

² A proposito degli effetti anche psicologici del tiro navale, è significativo quanto riportato nel diario tenuto dal tenente Antonio Casamassima della 206^a Divisione Costiera: "Poi per un buon quarto d'ora, mentre le artiglierie navali ci scaraventavano addosso un micidiale concentramento di migliaia di proiettili, una forza dirompente terrificante, fu chiaro a tutti una discesa alle madri, un ritorno all'orba, fosca, notte uterina, rannicchiati come feti nel grembo caldo umido della trincea, con la testa premuta contro le ginocchia piegate, i pugni serrati contro le orecchie, le palpebre contratte, le vene gonfie per l'oscuro pulsare del sangue, carne, carne dolorante, abbiamo soltanto atteso di tornare a nascere. Quando inebetiti ed increduli, sollevando il capo, abbiamo scoperto che era tornata la quiete ed affondando le mani nella terra dello scavo ci siamo tirati in piedi, là oltre il suo margine, al guizzante riflesso degli incendi abbiamo guardato tutto intorno la contrada della desolazione" in M. Gabriele, *Vicende e voci dalla Sicilia (Luglio-agosto 1943)*, Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare XVIII, Roma giugno 2004, pp. 32-33.

restando assente da ogni apprezzamento o previsione del Comando Supremo. La Regia Marina rimase innominata ed ignorata per quasi tutta la campagna di Sicilia, come se l'Italia si fosse ridotta a possedere non più tre ma due sole forze armate.



Ultima sede del comando della 6a Armata (foto Armando Donato).
Nel riquadro il comandante, generale Alfredo Guzzoni

Destò sorpresa tra gli anglo-americani, la modesta combattività delle truppe italiane nel prosieguo della campagna, dopo le buone prove fornite nella prima fase degli sbarchi. Santoni ricorda che la 6^a Armata italiana venne quasi subito disintegrata nelle sue componenti costiere, immobili e facilmente aggirabili. Le unità di manovra messe a disposizione del XVI Corpo d'Armata, cioè le divisioni *Livorno* e *Napoli*, subirono un sanguinoso stillicidio nei coraggiosi combattimenti dei primi giorni a Gela e Siracusa-Augusta. Esse cessarono ben presto di costituire unità omogenee ed i loro reparti residui finirono per essere inseriti in modo frazionato nelle unità tedesche ed agli ordini di queste.

Sorte peggiore toccò alle due divisioni del XII Corpo d'Armata, l'*Aosta* e l'*Assietta*. Sottoposte ad una serie di ordini e contrordini di trasferimento esse vennero decimate dall'azione aerea avversaria e dalle diserzioni. Giunte finalmente in linea sulle Madonie vennero subito dopo spostate sulle Caronie. Ma le due divisioni non erano più tali ed i loro

resti furono inglobati nello schieramento tedesco a difesa della cuspide nord-orientale dell'isola.

Dopo gli avvenimenti del 25 luglio, che portarono alla caduta del regime fascista, il Comando Supremo sembrò perdere ogni interesse alla difesa della Sicilia ove non furono inviati rinforzi. Il 2 agosto, il Generale tedesco Hube assunse la direzione delle operazioni nell'isola. Per 15 giorni, il XIV Corpo d'Armata tedesco, con le sue tre divisioni, rinforzate da artiglierie italiane, tenne testa a nove divisioni avversarie per coprire l'evacuazione della Sicilia.

Questa ebbe luogo tra il 3 ed il 17 agosto e fu un successo poiché si riuscì a traghettare, tra italiani e tedeschi, in Calabria quasi 102.000 uomini con 149 cannoni, 47 carri armati, 9.832 automezzi e circa 18.000 tonnellate di materiali. Nonostante la loro assoluto supremazia navale gli anglo-americani non riuscirono ad impedire l'evacuazione della Sicilia come non vi riuscirono le loro forze aeree, nonostante l'impiego tra l'8 ed il 17 agosto di ben 2.912 velivoli. Da parte italiana l'operazione venne guidata e portata a termine con decisione e coraggio dall'Ammiraglio Pietro Barone, capo di Marisicilia, nonostante le difficoltà dovute alla scarsità di mezzi disponibili.

Nel rapporto a Churchill sull'esito della campagna, il generale Alexander si era vantato di essere riuscito a conquistare la Sicilia impiegando 13 divisioni contro 13 avversarie, ma l'affermazione non regge in quanto 5 di esse erano divisioni costiere di potenzialità inferiore. Per quanto riguardava le divisioni di fanteria italiane, Santoni non aveva mancato di rilevare che esse erano inferiori come organico, armi e mezzi alle divisioni di fanteria inglesi ed americane essendo ad ordinamento binario mentre queste ultime erano ad ordinamento ternario.

Conducendo una ricerca sui motivi che spinsero all'adozione della divisione binaria, si può avere la sensazione di stare indagando su un delitto commesso 75 anni fa, la cui vittima predestinata era l'Esercito italiano. E' risultato che tutto ebbe inizio da una affermazione del maresciallo Badoglio che, riguardo alle operazioni in Etiopia, aveva scritto che la divisione ternaria si era dimostrata troppo pesante e pesanti anche i troppo complessi comandi. La divisione a due reggimenti poteva meglio rispondere se non vi fosse stata una sproporzione fra comandi, truppe e servizi. Il giudizio del maresciallo Badoglio si riferiva

evidentemente alle operazioni in Etiopia od in ambiente coloniale, non già alle operazioni sui teatri europei.

La conclusione rapida e vittoriosa della guerra d'Etiopia portò in Italia a nuovi orientamenti in campo strategico e tattico. Si volle spingere la concezione della guerra di movimento sino a forme estreme, affermando che in futuro s'intendeva fare una guerra di rapido corso, tale da portare ad una rapida decisione vittoriosa di essa. Di conseguenza, in campo organico, occorreva approntare lo strumento idoneo ad una guerra di rapido corso³.

Il generale Alberto Pariani, Sottocapo di Stato Maggiore dell'Esercito aveva pensato ad un nuovo tipo di unità elementare e ne aveva parlato con il generale Federico Baistrocchi, Sottosegretario di Stato alla Guerra e Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, che peraltro espresse un parere nettamente contrario. Ma il 7 ottobre del 1936, Pariani sostituiva Baistrocchi nella duplice carica da questi ricoperta e si attivò subito per realizzare la sua idea di una divisione binaria, che peraltro era già stata sperimentata durante la guerra d'Etiopia con la mobilitazione in Italia di 3 divisioni di tale tipo.



L'idea di Pariani rispondeva al concetto organico di alleggerire e semplificare il funzionamento della divisione, consentendo nel contempo di disporre di grandi unità facilmente trasportabili, con conseguenti ampie possibilità di manovra. Con il passaggio dalla divisione ternaria a quella binaria, peraltro, la divisione veniva a perdere la sua funzione di elemento di manovra. Si trattava quindi non di un semplice mutamento organico ma di un vero e proprio cambiamento di funzioni. Perdendo la

³ Sulla cospicua pubblicistica degli anni Trenta relativa alla “guerra di rapido corso”, alla motorizzazione e meccanizzazione e sul dibattito retrospettivo del 1948-1949 sul preteso effetto determinante della “binaria” nelle sconfitte delle forze terrestri italiane v. Ferruccio Botti e Virgilio Ilari, *Il pensiero militare italiano dal primo al secondo dopoguerra (1919-1949)*, Roma, USSME, 1985, pp. 164-248, con ampia bibliografia.

sua capacità di manovra, la divisione si trasformava in elemento d'urto e di penetrazione, lasciando che la manovra divenisse funzione specifica del Corpo d'Armata⁴.

Molti fattori inducevano ad un rinnovamento, primi fra tutti quello di un ammodernamento dell'Esercito e quello dell'adozione di nuove armi per la fanteria. Poiché la forza degli eserciti veniva valutata in base al numero delle divisioni che poteva mettere in campo, il passaggio dalla divisione ternaria a quella binaria avrebbe consentito di allineare un numero di divisioni maggiore di quello stabilito dall'ordinamento in vigore, che era quello del 1934. In base ad esso, l'Esercito, articolato su 4 Comandi designati d'Armata e 13 Comandi di Corpo d'Armata, allineava 39 divisioni, delle quali 31 di fanteria, 1 motorizzata, 3 celeri e 4 alpine.

Prima di adottare in via definitiva la divisione binaria, se ne volle sperimentare un tipo nelle manovre estive del 1937, svoltesi in Sicilia. Nelle esercitazioni furono presi in considerazione tutti gli elementi riguardanti l'impiego della divisione in combattimento. Le esercitazioni parvero dare indicazioni positive ed anche l'organico sperimentale parve rispondente. Ciò anche se probabilmente il quadro tattico dell'esercitazione tese non ad individuare i limiti ma a mettere in risalto le possibilità del tipo di divisione in esame.

L'adozione della divisione binaria era stata comunque già decisa da Pariani. Alla fine di luglio del 1937, lo Stato Maggiore dell'Esercito varò il nuovo tipo di grande unità, stabilendone l'organico su comando e servizi, 2 reggimenti di fanteria su 3 battaglioni, 1 reggimento di artiglieria su 3 gruppi, 1 battaglione d'assalto ed 1 battaglione del genio. Erano stati anche concretizzati gli studi affinché a partire dal maggio 1938, la mobilitazione dell'Esercito potesse essere effettuata con divisioni binarie. Pariani sembrava comunque ritenere che la trasformazione della divisione da ternaria a binaria avrebbe richiesto molti anni. Per questo aveva chiesto a Mussolini se in base alla politica da lui seguita poteva

⁴ Il senso della riforma era di spostare il livello dell'unità di manovra dalla Divisione (concepita come Brigata mista) al Corpo d'Armata. Tuttavia ancora una volta le mentalità dei comandanti non si adeguarono al nuovo ordinamento. Come rilevano Botti e Ilari (*op. cit.*, pp. 227-228), il difetto della "binaria" non era dato dalla contrazione di un terzo della fanteria, ma, al contrario, dall'inutile e controproducente esuberanza della fanteria rispetto al supporto di fuoco (diretto e di manovra) disponibile.

contare su un periodo di pace abbastanza lungo, ricevendone una risposta affermativa.

Sulla divisione binaria, Pariani volle conoscere l'opinione dei generali designati d'Armata, di Corpo d'Armata e di Divisione. Alla riunione del 22 novembre 1937, furono presenti 67 generali⁵.

Nel corso della riunione, Pariani riassunse i concetti che avevano portato alla nascita della divisione binaria, insistendo sul fatto che la divisione ternaria era risultata troppo pesante, di difficile comando e di difficile impiego. Era apparsa anche la necessità di avere unità facilmente trasportabili al fine di avere sempre possibilità di manovra, funzione questa che diveniva specifica del Corpo d'Armata. Un ulteriore vantaggio si sarebbe avuto dalla motorizzazione dei servizi reggimentali e divisionali che avrebbe consentito di portare indietro gran parte dei servizi, con una diminuzione del peso ed una maggiore autonomia della grande unità. Nel prosieguo della riunione la discussione finì col focalizzarsi sul quesito posto da Pariani se per il Corpo d'Armata fosse preferibile una formazione su due divisioni ternarie o su tre divisioni binarie, come da lui sostenuto.

Dei generali che parteciparono alla riunione, 8 si espressero a favore della ternaria alleggerita, 1 a favore della quaternaria o quanto meno della ternaria, 1 a favore dei due tipi ternaria e binaria, da impiegare secondo le circostanze, 1 a favore della binaria, ma integrata da mezzi per l'esplorazione. Tutti gli altri furono favorevoli alla binaria così come era stata proposta. In teoria si sarebbe dovuti giungere all'accettazione od al rifiuto della binaria, ma in pratica avendo Pariani già deciso la sua adozione, l'autorità della duplice carica da lui rivestita aveva un tale peso da fare ritenere inutile ogni opposizione.

Interessanti considerazioni sulla riunione del 22 novembre 1937 sono state fatte dal generale Montanari⁶. Egli ritiene che l'affermazione di Pariani circa il fatto che la divisione ternaria fosse risultata troppo

⁵ Il resoconto stenografico della riunione è riportato come allegato 29 in "*L'Esercito italiano tra la 1^a e la 2^a guerra mondiale*", novembre 1918-giugno 1940, Roma S.M.E. Ufficio Storico, 1954, p. 240-259.

⁶ M. Montanari, *L'Esercito italiano alla vigilia della 2^a guerra mondiale*, Roma S.M.E. Ufficio Storico 1993, p. 14-15.

pesante, di difficile comando ed impiego era da dimostrare, in quanto pareva che solo da noi ciò si sarebbe verificato. Sarebbe occorso indagare e capire perché il problema fosse sorto nel nostro e non in tutti gli altri eserciti. Né l'esperienza della guerra d'Etiopia poteva fare testo⁷.

Le affermazioni di Pariani riguardanti la forza d'urto e di penetrazione



della divisione binaria e la sua facilità di trasporto erano opinabili. Mentre la questione da lui posta se fosse preferibile un Corpo d'Armata su due divisioni ternarie o tre binarie non venne sviscerata abbastanza. Occorreva convenire che, pur di fronte ad una trasformazione organica di vasta portata e di notevoli ripercussioni in campo militare, il problema non venne dibattuto con la chiarezza necessaria. Stupiva che nessun riferimento alle indicazioni fornite dalle manovre in Sicilia fosse stato fatto e che qualche punto fermo fosse emerso dalla discussione che aveva avuto un carattere così generico.

L'applicazione concreta della filosofia della divisione binaria avrebbe poi seguito le conseguenze dell'andazzo nazionale, poiché il divario tra enunciazione teorica e realizzazione pratica, costante negativa dell'Esercito italiano sin dal suo nascere, continuò, anzi si aggravò in un paese che tra il 1932 ed il 1938 aveva destinato alle spese militari il 37%

⁷ La successiva esperienza della guerra civile spagnola, combattuta su un territorio europeo anche se in condizioni particolari che la avvicinavano ad un conflitto di tipo coloniale, finì col porre in evidenza la maggiore rispondenza della ternaria rispetto alla binaria cheché ne pensasse il Generale Soddu. O. Bovio, *Storia dell'Esercito italiano (1861-2000)*, Roma S.M.E. Ufficio Storico, 2010, p. 311.

di quelle britanniche ed il 27% di quelle francesi⁸.

A seguito di ulteriori studi ed esperienze, verso la fine del 1938 venne adottato per la divisione di fanteria il seguente organico: comando e servizi, 2 reggimenti di fanteria su 3 battaglioni, 1 compagnia cannoni da 47 ed 1 compagnia mortai da 81, 1 reggimento di artiglieria su 3 gruppi, di cui 1 da 75 somigliato, 1 da 75 ed 1 da 100 motorizzati, 1 battaglione mortai da 45 ed 81, 1 compagnia anticarro da 47, 1 batteria contraerea da 20 ed 1 battaglione del genio. Variando



opportunamente il tipo di artiglieria ed i mezzi di trasporto in dotazione ai servizi, si potevano avere due tipi di divisione di fanteria: normale e da montagna. Parallelamente vennero definiti gli organici di altri tipi di divisione: la celere, la motorizzata, la corazzata e l'alpina. Le prime due ad ordinamento ternario, le ultime due binarie. L'ordinamento dell'esercito stabilito nel dicembre 1938 è noto come ordinamento Pariani, essendone egli stato l'assertore e l'artefice. Esso si basava su 5 Comandi d'Armata, 12 Comandi di Corpo d'Armata, cui era deferita la competenza per la manovra, 1 Comando Superiore delle truppe alpine e 63 divisioni. Di queste, 51 erano di fanteria, 3 celeri, 2 motorizzate, 2 corazzate e 5 alpine.

La guerra futura, di rapido corso, caratterizzata da fulminanti e travolgenti attacchi, avrebbe dovuto così essere condotta da truppe marcianti a piedi o scarsamente mobili per la carenza di automezzi. Le divisioni celeri, ad esempio, erano costituite da unità di cavalleria e di

⁸ P. Bertinaria, *il Comando Supremo e la guerra, preparazione e ritardi in L'Italia in guerra. Il primo anno 1940*. Roma, Commissione italiana di storia militare, p. 71.

bersaglieri ciclisti. La divisione binaria non offriva una risposta soddisfacente, anche se come correttivo si provvide alla costituzione di truppe suppletive di Corpo d'Armata in grado di rinforzarla a seconda delle circostanze.



Generale Ubaldo Soddu (1883-1949)

L'ossessione di snellire gli organici per aumentare il numero delle Grandi Unità finì per compromettere le loro capacità d'urto, di penetrazione e di fuoco. In sostanza le nuove GGUU risultarono scarsamente efficienti. Pur avendo manifestato scarso entusiasmo per la binaria, Mussolini finì per accettare le idee di Pariani, che sembravano confortate dalla buona prova della Divisione Littorio, a struttura binaria, nella fase finale della guerra civile spagnola. A giudizio del generale Ubaldo Soddu, Sottocapo di S. M. dell'Esercito, la Littorio si era dimostrata uno strumento forte, agile,

maneggevole, perfettamente idoneo alla manovra svolta nell'ambito del Corpo d'Armata, ai mutamenti di fronte e di direzione di attacco ed ai pronti interventi. Ma fino a che punto l'esperienza della Spagna poteva essere fatta valere in teatro operativi più complessi?

In quanto a Badoglio, la sua opposizione alla binaria era nota, ma senza che pesasse. Disapprovava ma non interveniva con la dovuta energia, dato che per legge egli era solo il consulente tecnico del Capo del Governo essendo le competenze di Forza Armata riservata ai singoli Capi di S. M. Risulta che nel 1939 egli ebbe diversi colloqui con Mussolini, nei quali mise in evidenza l'errore che si stava compiendo modificando nell'imminenza di una guerra la struttura organica dell'Esercito con l'adozione della binaria. Questa non aveva nessuna consistenza di fronte alle unità ternarie dei nostri possibili avversari. Il suo deficiente armamento, specie in artiglierie, la rendeva inadatta non solo per l'offensiva, ma anche per la difensiva.

Il 3 novembre 1939 Soddu subentrò a Pariani nel Sottosegretariato alla

Guerra, e Graziani divenne Capo di S. M. dell'Esercito. Pur essendo stato un ardente sostenitore della binaria, Soddu cercò di aumentarne la forza assegnando alle Divisioni tipo “normale” e da montagna una legione della M.V.S.N. su 2 battaglioni ed 1 compagnia mitraglieri. Si tenne a precisare che il provvedimento non significava un ritorno alla ternaria, ma implicitamente si ammetteva così che nel gioco divisionale due sole pedine non erano sufficienti.

Durante la “non belligeranza” fu prevista la mobilitazione di ben 88 divisioni binarie. Al 1° novembre 1939, ne risultavano complete o con lievi deficienze solo 38; altre 33 erano incomplete e 17 da costituire. Per il 1° maggio 1940, si prevedevano 64 divisioni complete, 9 incomplete e 15 con gravi deficienze, ma in realtà all'inizio di giugno complete erano 22, 30 considerate efficienti e 19 incomplete. Inoltre la trasformazione organica in corso comprometteva l'efficienza delle unità, complicando al massimo la mobilitazione.

In questa situazione e con la guerra alle porte, Soddu fu ispiratore ed artefice di un nuovo ordinamento dell'Esercito che si richiamava all'ordinamento Pariani e poteva considerarsi un'edizione ampliata e completata di questo. Varato con la legge n. 368 del 9 maggio 1940, prevedeva 6 Comandi d'Armata, 21 di Corpo d'Armata, 1 Comando Superiore Truppe Alpine e 67 divisioni (54 di fanteria, 3 celeri, 2 motorizzate, 3 corazzate e 5 alpine), più 2 divisioni libiche e 3 della M.V.S.N. in Libia. Nonostante la lezione della campagna di Polonia e quanto stava accadendo in Francia, praticamente nulla era stato fatto per quanto riguardava le unità motorizzate e corazzate, che peraltro erano tali solo di nome rispetto a quelle tedesche e francesi.

Il 25 maggio 1940 Graziani inviò a Mussolini un promemoria sull'efficienza dell'Esercito in cui sottolineava l'inferiorità quantitativa delle divisioni italiane rispetto alle francesi e jugoslave (6 battaglioni e 3 gruppi d'artiglieria contro 9 e 5, due dei quali di medio calibro). Le francesi avevano inoltre un reparto esplorante e un organico e soprattutto una dotazione reale di armi anticarro e d'accompagnamento inferiore.

Come rileva il generale Montanari, il promemoria Graziani significava senza mezzi termini la bocciatura degli ordinamenti Pariani e Soddu. Tornare ad una struttura divisionale ternaria poteva apparire un'impresa raggelante in quella sequenza di mobilitazioni parziali, congelamenti e

richiami, tuttavia il problema poteva essere sicuramente messo sul tavolo, dal momento che esistevano difficoltà a mettere realmente a punto le divisioni considerate complete. Nessuna revisione organica avrebbe causato uno sconvolgimento pari a quello provocato, a guerra iniziata, dalla smobilitazione parziale del luglio 1940 e soprattutto a quella più ampia dell'ottobre successivo. Montanari ritiene pure che un'azione congiunta e decisa di Badoglio e Graziani avrebbe potuto avere la meglio su Soddu, per indurlo ad un più realistico assetto dell'Esercito su una scala minore ma più solida. Pesò negativamente il noto disaccordo esistente tra loro ma soprattutto la mancata convinzione di una scelta di fondo necessaria. Quella cioè di avere 73 divisioni con i relativi supporti operativi e logistici da impiegare, anche se mai veramente efficienti oppure, procedere ad una drastica riduzione del 30-40% del quadro di battaglia per disporre, con gli stessi mezzi complessivi, di unità ben più solide.

Ma nulla venne cambiato e nel corso del conflitto altre 19 divisioni binarie furono costituite oltre a 25 divisioni costiere aventi un ordinamento diverso. Ciò nonostante che prima sulle Alpi, poi in Grecia e quindi in Africa settentrionale l'andamento delle operazioni seguitasse a dare drammatiche, sanguinose e mortificanti smentite della validità della binaria sia sul piano organico che su quello operativo⁹. Fu solo nel 1943 che ci si decise a modificare l'ordinamento di alcune divisioni di fanteria con l'assegnazione di un terzo reggimento. Fu un provvedimento tardivo, tanto che si ignora quante delle 7 divisioni previste fossero realmente operative al momento dell'armistizio. Tra loro vi erano la *Livorno* e l'*Assietta*, in ricostituzione dopo l'evacuazione della Sicilia.

Delle divisioni che combatterono in Sicilia, l'*Aosta*, l'*Assietta* e la *Napoli* avevano l'organico regolamentare previsto per le divisioni di Fanteria, mentre la *Livorno* aveva in più un battaglione di guastatori e uno di semoventi da 47. Quelle alleate erano a struttura ternaria, con artiglieria superiore per numero e calibro dei pezzi e con armi individuali e di reparto, mortai e cannoni anticarro di almeno un terzo più numerosi delle divisioni italiane, per non parlare della larga disponibilità di mezzi

⁹ Nel 1942, in Africa settentrionale si giunse a ridurre gli effettivi delle divisioni di fanteria autotrasportabili a quasi la metà di quelli di una divisione di fanteria inglese a causa della scarsità di automezzi necessari per la sua mobilità.

ruotati e cingolati da combattimento e trasporto.

Le cinque divisioni e le due brigate costiere in Sicilia costituivano un velo di truppe destinato in partenza a svolgere un ruolo insignificante nella difesa dell'isola a causa della loro dispersione e del loro ridotto armamento. Meglio forse sarebbe stato concentrarle in quei punti che avevano un'effettiva importanza sul piano strategico e tattico, poiché come dice un assioma dell'arte della guerra chi vuol difendere tutto non difende niente. Nel suo libro, Santoni riporta un rapporto datato 14 giugno 1943 del Comandante della 6^a Armata italiana, Generale Alfredo Guzzoni, nel quale stimava che ogni battaglione doveva coprire dai 10 ai 45 km. di costa, con un armamento assolutamente inadeguato¹⁰.

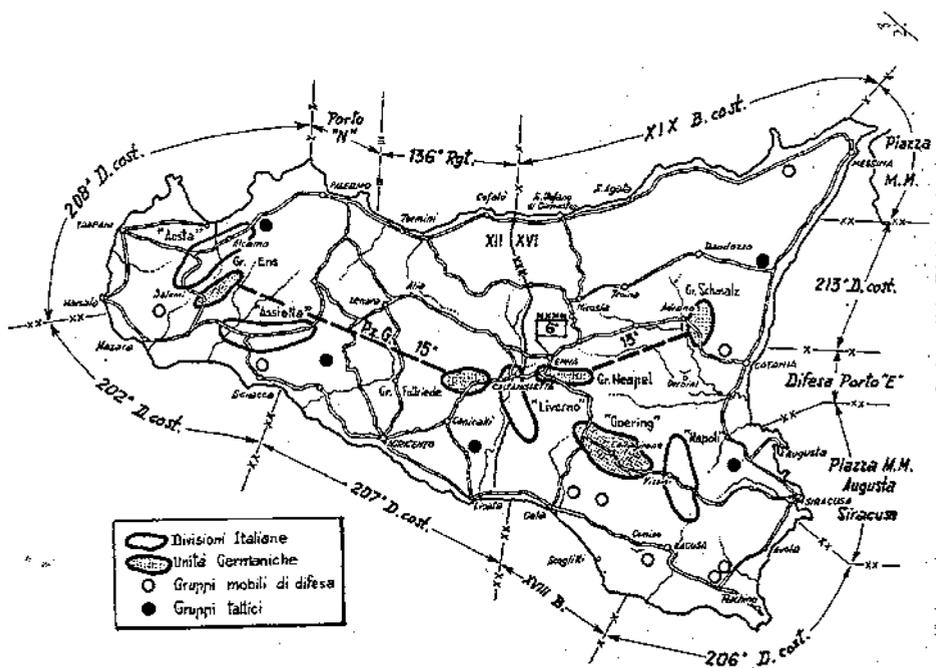


Mussolini ha la gravissima responsabilità di aver coinvolto l'Italia in una guerra non necessaria, contraria ai suoi interessi e per la quale non era preparata né materialmente né psicologicamente. Ma altrettanto grave è la responsabilità dei capi militari del tempo, che a parte poche eccezioni non si rivelarono idonei ai propri compiti. Insieme a Mussolini, fecero di tutto per rendere le loro decisioni letali per la nazione. Misero in mostra un'arretratezza irrimediabile, risultarono troppo legati alle esperienze della prima guerra mondiale, furono incapaci di adeguarsi alle esigenze di una guerra condotta su ampi spazi, si lasciarono cogliere dagli eventi non di rado impreparati e si rivelarono incapaci di gestirli. Ebbero una visione del conflitto e dei suoi vari aspetti assolutamente soggettiva, non oggettiva, probabilmente a causa della mentalità indotta dal fascismo e da quello che era in quel tempo il livello culturale medio del paese. Per quanto riguarda Pariani e Soddu le dure esperienze del campo di battaglia distrussero le loro illusioni e rivelarono come attraverso un'infelice, intempestiva riforma organica, priva di fondamento sul piano militare,

¹⁰ La 206^a divisione costiera, schierata nella punta sud-orientale dell'isola aveva i suoi reparti distribuiti su un fronte di circa 132 km. con una densità di 36 uomini per km., una disponibilità di 7 mitragliatrici ogni 2 km. di 2 mortai da 81 ogni 8 km. e di 4 cannoni ogni 5 km.

essi ridussero invece di potenziarla, l'efficienza dell'Esercito.

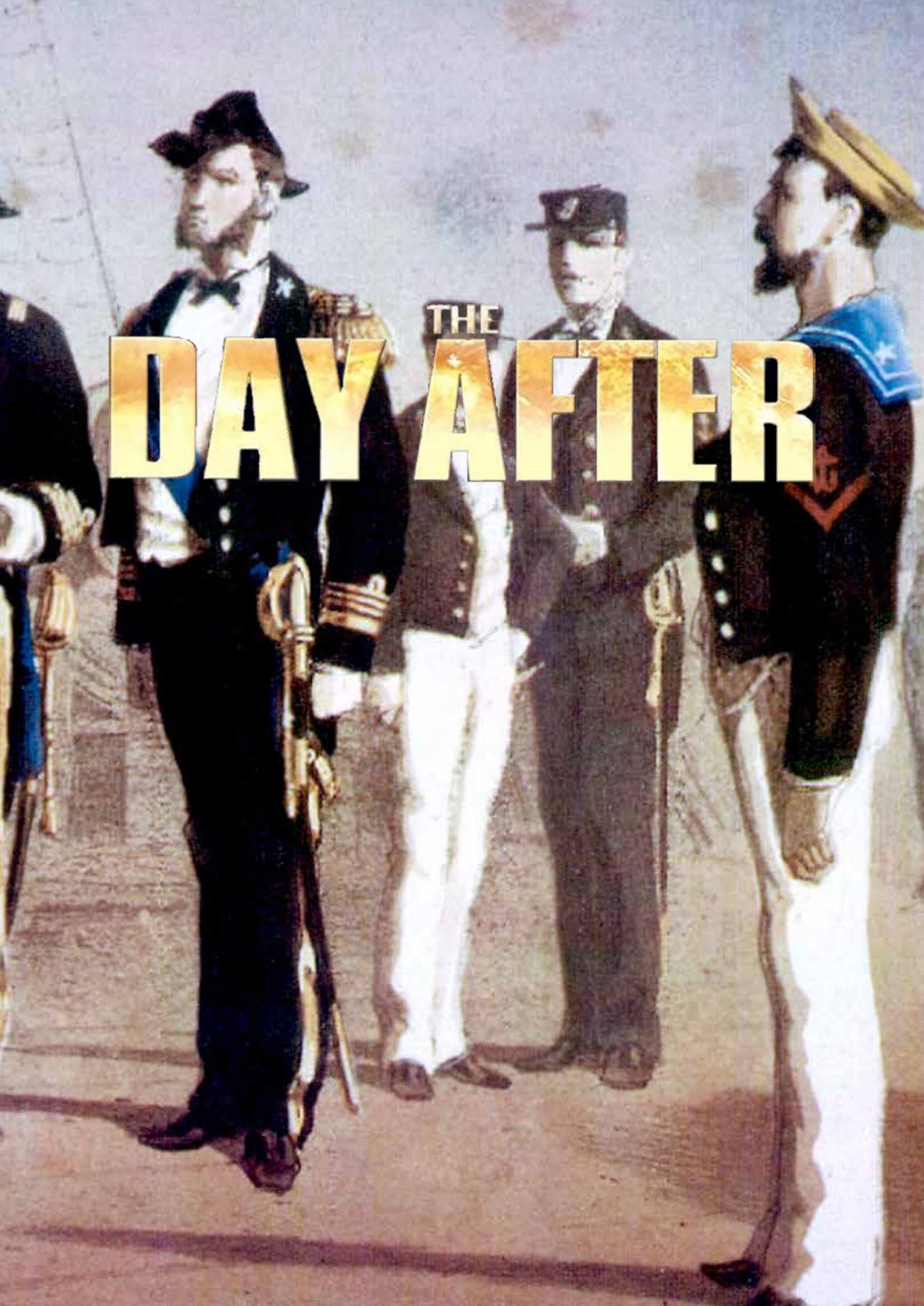
Né le tragiche esperienze delle sconfitte subite fecero emergere la volontà e la capacità di porre rimedio a quanto era stato fatto¹¹. Finché si giunse all'indecoroso finale di un armistizio male gestito che provocò ulteriori, gravissimi danni e lutti al paese.



¹¹ Nel marzo 1941, in Africa settentrionale, il Generale Rommel, visto che l'organico della divisione corazzata italiana *Ariete*, posta ai suoi ordini, non era all'altezza della situazione, fece presente che essa doveva essere rinforzata in maniera di avvicinarsi all'efficienza di una Panzerdivision. Propose pertanto numerose modifiche organiche, ma il Generale Gariboldi gli rispose seccato che la divisione era composta secondo l'organico stabilito dallo Stato Maggiore dell'Esercito per cui non se ne fece nulla. Probabilmente, visto che le proposte venivano da una persona indubbiamente competente, sarebbe stato il caso di investire lo Stato Maggiore dell'Esercito della revisione strutturale della divisione corazzata. M. Montanari, *Le operazioni in Africa settentrionale*, Roma, USSME, 1993, II, p. 29.



Q. Cenni



THE
DAY AFTER



Roma, Sacrario delle Bandiere della Marina Militare
Foto 31 marzo 2007 di Luigi De Rosa, creative commons

Via col vento

Ufficiali della R. Marina nei lager tedeschi

di Mariano Gabriele

Nell'archivio romano dell'Ufficio storico della Marina militare esiste un "fondo Santoni", formato nel tempo in cui Alberto ne riordinava e arricchiva le carte. Uno dei documenti più interessanti del fondo è la relazione del TV Giuseppe Brignole sugli avvenimenti occorsi dopo l'8 settembre 1943, data nella quale l'ufficiale si trovava al Pireo, in comando della TP *Calatafimi*: alle spalle aveva una lunga e gloriosa esperienza di guerra su quella unità, illustrata dal conferimento di una medaglia d'oro e due di bronzo al valor militare¹. Per questo motivo i tedeschi insisterono

¹ Nella notte fra il 13 e il 14 giugno 1940, la III squadra francese, basata a Tolone, eseguì l'operazione "Vado", ossia il bombardamento di Vado-Savona e di Genova. Al comando dell'ammiraglio Duplat, uscirono la 1a e la 2a divisione incrociatori e la 1a, la 3a, la 5a e la 7a divisione CT: complessivamente, una formazione navale potente e veloce, composta da 4 incrociatori pesanti e 11 CT; sommergibili e aerei sorvegliavano eventuali rotte d'intervento dalle basi italiane. Poco dopo le 4, la squadra si divise in due gruppi, uno puntò su Vado e l'altro su Genova: questo comprendeva gli incrociatori *Dupleix* e *Colbert*, coperti e sud dalla 7a divisione CT, a nord e ad est dalla 3a divisione. La flotta italiana era concentrata a Taranto e nel mare di Genova si trovava in quelle ore soltanto la TP *Calatafimi*, una silurante degli anni '20 comandata dal TV di complemento Giuseppe Brignole; alle 4,10 fu avvistato il nemico a 10.400 m che aprì il fuoco per primo colpendo solo con schegge la TP che serrando a 3.000 m lanciò due siluri e subito dopo altri due senza colpire: il tiro avversario la inquadrò ma non riuscì a centrarla e, continuando a sparare con i pezzi di poppa mentre prendeva caccia verso Genova, il *Calatafimi* fallì il lancio degli ultimi due siluri: uno, forse per un'accostata troppo rapida, non poté essere messo in punteria, l'altro rimase appeso al tubo di lancio, metà dentro e metà fuori. Per questa azione fu conferita al Brignole la medaglia d'oro. Quelle di bronzo furono motivate dal salvataggio dei naufraghi della petroliera *Proserpina*, silurata da aerei nemici il 26 ottobre 1942 nel Mediterraneo orientale, reso difficile per la benzina in fiamme riversatasi nella zona circostante, e da un riconoscimento generale per le capacità professionali e lo spirito combattivo dimostrati nelle missioni di guerra nel Mediterraneo dal 22 giugno 1942 all'8 settembre 1943. Vedi – anche per gli imbarchi di guerra e le 237 missioni, di cui 202 di scorta, svolte in Adriatico ed Egeo per la Grecia e l'Albania, nel Tirreno e nel Mediterraneo centrale per la Libia e la Tunisia – l'estratto dallo Stato di Servizio in Archivio Storico della Marina Militare, Roma (indicato in seguito con AUSMM), Biografie Ufficiali, busta 33, fasc. 21. Il *Calatafimi* di-

molto nei giorni seguenti al fine di averlo con loro, con lusinghe e promesse, offrendogli perfino il comando di una nave germanica, quale che lui volesse, in Mediterraneo o nel Mare del Nord.



Ma il comandante di Marisudest – CF Del Grande con funzioni di CV - in una riunione del 10 settembre aveva già dato le direttive agli ufficiali della Regia Marina al Pireo: ricevere ordini solo dal governo legale, negare ogni collaborazione personale e impegnarsi a convincere gli equipaggi a tenere il medesimo atteggiamento. Alla notizia dell'armistizio, i tedeschi costrinsero i marinai a sbarcare e li confinarono in un ex orfanotrofio, dove anche gli ufficiali, di loro volontà, li raggiunsero. Nessuno accettò le profferte tedesche. Il Comandante superiore germanico “aveva sin dai primi giorni assicurato...che tutti i militari italiani di terra e di

mare sarebbero stati trasportati in Italia Settentrionale con ferrovia in ragione di due o tremila al giorno”²: così il “25 settembre 1943 si partì dal Pireo, diretti per l'Italia”, marinai e ufficiali insieme su un treno composto da carri bestiame piombati, che percorse un lungo e contorto itinerario senza alcuna considerazione delle sofferenze dei reclusi. Giunse infine in Germania, dove gli ufficiali vennero separati dagli equipaggi e derubati della valuta che non riuscirono a nascondere. Il 20 ottobre furono internati nel lager di Leopoli, in Polonia, dove Brignole assunse la carica di Fiduciario e Anziano del campo, continuando in tale veste ad opporsi

slocava a pieno carico 1.214 t, varato nel luglio 1924 era nato come CT, declassato poi a TP negli anni '30, cfr *I cacciatorpediniere italiani*, a cura di G. Fioravanzo, P.M. Pollina, G. Riccardi, F. Gnifetti, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1966, pp.196, 212-13.

² *Relazione sui campi di prigionia in Germania*, del TV Giuseppe Brignole, s.d., trasmessa dal Ministero della Marina a quello della Guerra il 10 aprile 1946, AUSMM, Fondo Santoni, busta 16, fasc., 2 bis, pp. 1-3.

alle pressioni esercitate sui prigionieri perché aderissero alla Repubblica Sociale o collaborassero con i tedeschi³.

Nel Baltico le cose andarono in modo diverso. Il TV Augusto Biagini scrive:

”L’8 settembre 1943 mi trovavo, in qualità di comandante, sul Smg S. 2 a Pillau ove partecipavo alle esercitazioni di attacco e lancio insieme ai Smg tedeschi⁴. Nella notte dello stesso giorno ero uscito per eseguire gli

³ Ufficiali e rappresentanti della RSI si alternavano ai tedeschi per convincere gli internati ad aderire e a collaborare, non lesinando lusinghe e promesse. Tuttavia Brignole si rese conto che il maggiore degli Alpini Vaccari faceva in pubblico lo stesso discorso reboante degli altri fascisti repubblicani, ma in separata sede consigliava, invece di affrontare il rischio di languire e morire in prigionia, di tornare comunque in Italia per poi, una volta in patria, “prendere le misure che ciascuno credeva opportune”. In proposito la Relazione recita: “Un giudizio sereno sopra questo Ufficiale è difficile dare. Mentre nel suo discorso a tutti gli Ufficiali di Leopoli sembrava fervidamente convinto della fede Fascista indicando come giusta la causa impugnata da Mussolini, invece si seppe che molti Ufficiali erano riusciti a raggiungere l’Italia e a darsi alla macchia col suo aiuto e con la sua approvazione”, cosa che, insieme ad altre azioni, nell’estate del 1944 gli valse l’esonero dalla propaganda nei campi. La Relazione prosegue: “A causa di queste missioni circa il 12% degli Ufficiali presenti nel campo optarono. Molti di essi si presentarono a me giustificando il loro passo asserendo che in Italia avrebbero preso parte al movimento partigiano contro i tedeschi; io risposi che solamente con le loro azioni future avrebbero potuto giustificare il loro passo presente”, *Ibidem*, p. 4. Di Marcello Vaccari parla anche G. Schreiber, *I militari italiani internati nei campi di concentramento del Terzo Reich. 1943-1945*, Roma, S.M.E. Ufficio Storico, 1997, pp. 513-20. Senza peraltro la pretesa di stabilire un collegamento diretto con quanto riportato nella Relazione del Brignole, non sembra fuori luogo ricordare che Concetto Pettinato, direttore fascista de “La Stampa” di Torino, nell’articolo di fondo del 21 giugno 1944 intitolato “Se ci sei batti un colpo”, ebbe a scrivere: “gli ufficiali internati in Germania si fanno arruolare soltanto per tornare in patria e poi disertare”, cfr F. W. Deakin, *Storia della Repubblica di Salò*, Torino, Einaudi, 1963, pp. 687-88.

⁴ Da Betasom, dipendevano 8 smg destinati a missioni di trasporto in Estremo Oriente, che dovevano essere ceduti alla Germania, la quale avrebbe dato in cambio 9 smg da 750 t che erano a Danzica con equipaggi italiani in addestramento. Da Roma fu inviato a Grossi, alle 21,08 dell’8 settembre, un telegramma che ordinava la distruzione dei smg italiani, ma non è stata accertata l’ora d’arrivo del messaggio, mentre è certo che alle 22,30 il capo di S.M. dell’armata tedesca di Bordeaux incontrò il Grossi e ne ricevette assicurazione che non ci sarebbero stati atti di sabotaggio e nulla sarebbe stato distrutto. A Bordeaux si trovavano solo due smg italiani, il *Finzi* e il *Bagnolini*, che furono consegnati ai tedeschi. A Danzica, naturalmente, i tedeschi ripresero i smg che dovevano passare agli italiani e che per il momento erano contraddistinti dalla sigla S. seguita da

ultimi lanci contro convoglio scortato, ed il mattino dopo dovevo rientrare a Danzica avendo terminato il periodo di esercitazioni col nuovo Smg .



Il comandante Enzo Grossi con gli Ufficiali di Betasom
(Archivio Luce, Senato della repubblica)

Appena eseguiti gli ultimi lanci mi vennero vicino due torpediniere che mi segnalavano di rientrare subito in porto. In navigazione, sotto scorta ravvicinata di dette, ebbi la comunicazione dal mio ufficiale di rotta che la radio aveva trasmesso la notizia dell'armistizio dell'Italia. Appena attraccato alla banchina inviai l'equipaggio in dormitorio e io stesso mi avviai in preda alle emozioni più disparate. Poco dopo si presentarono nella mia stanza tre Ten. di Vascello tedeschi armati di mitra e mi ordinavano di consegnare subito il Smg. Eseguii gli ordini senza protestare, e dopo un'accurata visita consegnai il Smg. Furono subito sequestrate le armi a tutto l'equipaggio me compreso e mi fu comunicato che rispondevo con la mia persona di qualsiasi atto di ribellione da parte di esso. Il dormitorio e la mia stanza furono piantonati da sentinelle armate di mitra. Il mattino dopo il Comandante in 2° della scuola mi venne a trovare e mi confermò che l'Italia aveva chiesto l'armistizio e che il mio equipaggio doveva ritenersi agli arresti a meno che non avesse accettato di continuare la guerra contro il comune nemico. Io risposi che non potevo prendere nessuna de-

un numero da 1 a 9. Cfr G. Fioravanzo, *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, vol. XV de "La Marina italiana nella seconda guerra mondiale", Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1971, pp. 87 e 104-06.

cisione senza ricevere disposizioni dal comando di Bordeaux da cui dipendevo. Chiesi se potevo mettermi in comunicazione con Danzica e con Bordeaux; mi fu risposto che era impossibile. Dopo due giorni fui chiamato dal comandante della scuola il quale mi comunicò che il comandante Grossi aveva deciso di continuare la guerra insieme con i tedeschi. Io feci presente che non potevo prendere alcuna decisione se non avevo la possibilità di mettermi direttamente in contatto col comandante Grossi. Dopo una diecina di giorni, durante i quali io non ebbi alcuna notizia dall'Italia perché gli apparecchi radio erano stati sequestrati, giunse il comandante Grossi con una torpediniera da Danzica. Fece riunire tutto l'equipaggio e comunicò all'assemblea che una parte della marina italiana aveva tradito l'alleato tedesco, che il Ministero si era sciolto, non esisteva alcun comando centrale, e che non avendo egli ricevuto alcuna disposizione, agendo con coscienza del dovere riteneva necessario salvare in parte l'onore della marina italiana con un'adesione in massa di tutto il comando Atlantico. Aggiunse che già a Bordeaux e a Danzica ciò era avvenuto salvo qualche rara eccezione nel personale non navigante. Io e tutto il mio equipaggio ci mettemmo a disposizione del nostro Comandante superiore"⁵.

Brignole riferisce che presto i tedeschi si resero conto che, tra gli ufficiali internati, quelli in S.P.E. erano i più intransigenti e li trasferirono "a Deblin (Ari Lager) a sud di Varsavia... per evitare propaganda contro la Repubblica e contro l'adesione al lavoro in Germania". A Leopoli come a Deblin i prigionieri erano "alloggiati in caserme in muratura con sufficiente riscaldamento. Il vitto... era scarso specialmente per gli elementi giovani e per coloro che per malattie o per altre cause deperivano e non avevano possibilità di ripresa. Mancavano i medicinali". All'arrivo nel campo di Deblin gli ufficiali internati furono ammassati in un camerone, dove militari di truppa della Gestapo, sotto la direzione dei loro Ufficiali, perquisirono i loro bagagli e le loro persone,

"denudandoli e togliendo loro tutto ciò che al militare tedesco faceva comodo. Furono sottratte di preferenza monete, valuta d'ogni genere, oggetti preziosi o comunque utili (macchine fotografiche, binocoli, strumenti nautici, vestiti, tutte le camicie di seta, scarpe in buono stato, pezzi di cuoio, posate che sembravano d'argento, ecc.). Durante la permanenza nel campo periodiche perquisizioni venivano compiute nelle baracche con gli stessi sistemi usati all'arrivo nel campo, e senza che il Comando tedesco rilasciasse alcuna ricevuta degli oggetti requisiti. Durante la perquisizione

⁵ Relazione del TV Augusto Biagini (destinata probabilmente alla Commissione d'Inchiesta Speciale - CIS), AUSMM, Fondo RSI, busta E, fasc. 14.

tutti gli ufficiali alloggiati nelle baracche venivano tenuti all'esterno, malgrado la neve e la bassa temperatura, dai 5 ai 10 gradi sottozero, per tutta la durata dell'ispezione che normalmente si prolungava dalle cinque alle sei ore. Scucivano giacche e pastrani per visitare entro le fodere, scucivano le suole delle scarpe per cercarvi monete d'oro, preziosi e valuta. Questa opera di rapina era diretta dal capitano Crack della Polizia Militare⁶.

La vita era molto dura nei lager della Polonia: ai disagi e alle sofferenze indotte dalla carenza di cibo e di vestiario, come pure dagli alloggiamenti assolutamente inadeguati, si aggiungeva un atteggiamento punitivo da parte dei custodi, mentre ogni tentativo di resistenza o di fuga veniva punito con ferocia. Sottufficiali e soldati potevano essere legittimamente costretti a lavorare ed essere quindi sfruttati per la guerra tedesca, ma non gli ufficiali: pertanto, dal punto di vista dei carcerieri, quelli di loro che non collaboravano erano mangiapane a ufo che dovevano essere trattati con particolare ostilità. Simpatia e, nella misura del possibile, qualche aiuto veniva agli internati soltanto dai locali, e Brignole ne dà atto pienamente:

“E’ doveroso ricordare che la popolazione polacca ha dato numerose prove di generosità verso gli italiani. Lungo la ferrovia molta gente gettava sui nostri vagoni pane e mele col rischio di essere fucilati dalle sentinelle tedesche. Un convoglio proveniente da Prezmil per Deblin, durante una sosta in un villaggio polacco fu completamente rifornito dopo tre giorni di digiuno... Per le strade di Leopoli durante i trasferimenti la gente sfidava i calci di moschetto dei tedeschi per portarci pane e sigarette. Si seppe che il vescovo di Leopoli aveva preparato un pacco per ogni Ufficiale italiano in occasione del Natale 1944, ma che le autorità tedesche gli impedirono di farne la distribuzione. A Deblin durante la notte i polacchi gettarono pagnotte entro i reticolati in numero che oscillava sul centinaio per notte. Sembrava esistesse una organizzazione clandestina per aiutarci⁷.

⁶ Relazione Brignole, cit., pp. 4-5.

⁷ *Ibidem*, p. 6. Da altre fonti viene la memoria di episodi toccanti: Bruno Betta riferisce di una donna polacca, la quale, vedendo passare una colonna di internati che andava da Deblin ad Ari-lager, ottenne dalla guardia tedesca l'autorizzazione a dar loro i pomodori che aveva in una borsa, che però finirono rapidamente, e allora lei si mise a piangere: “piangeva: era il suo dono di lacrime, a ciascuno, ...piangeva del suo stesso tormento e del nostro”. Il 9 gennaio 1944, alla stazione di Zegrze, vicino a Varsavia, vennero dati a gruppi di bambini pagnotte da portare agli internati, fermi sul loro treno in attesa del cambio della scorta, ma i soccorritori furono respinti da sventagliate di mitra tedesche

Dopo una decina di giorni di confino molto somigliante alla detenzione, gli ufficiali e gli equipaggi dei sommergibili italiani del Baltico furono concentrati a Danzica. “Qui - scrive il TV Biagini - cominciai ad accorgermi che le parole del comandante Grossi non corrispondevano esattamente alla realtà, in quanto che vi era stata più di una non adesione negli Ufficiali imbarcati. Anche a Danzica non ebbi l’occasione di ascoltare notizie dell’Italia da fonti non controllate dai tedeschi, perché questi non ci permettevano di usare la radio per conto nostro”. A dicembre, il personale di Marina italiano fu trasferito a Bordeaux, dove l’estensore del diario ritrovò amici e colleghi e gli parve

”che effettivamente l’adesione del gruppo atlantico era stata quasi completa e che la maggioranza dei non aderenti era composta da personale destinato a servizi di terra. Mi fu subito dato l’incarico di organizzare il villaggio Delfinia ove abitavano gli equipaggi dei Smg e fui completamente assorbito dal lavoro, perché tutti gli equipaggi erano stati sbarcati e bisognava provvedere alla riattivazione di baracche, all’aumento dei servizi, per il numero superiore di personale da ospitare. Non mi curai perciò d’indagare su quello che ci aveva comunicato a Pillau il comandante superiore. Alla fine di dicembre io e il mio equipaggio prendemmo parte alla cerimonia del giuramento⁸ che fu totale; le ragioni principali che portarono a questa adesione alla Repubblica Sociale Italiana furono: 1) l’esposizione non corrispondente al vero, da parte del Comandante Superiore, dei fatti avvenuti in Italia; 2) la lunga permanenza all’estero (dall’ottobre del 1940) in continuo contatto con i tedeschi; 3) Il senso di

sparate sopra la loro testa; dopo mezz’ora, sul binario parallelo a quello sul quale era fermo il convoglio degli internati, giunse sferragliando un piccolo treno locale: “ad ogni finestrino ci sono due o tre bambini, e in un attimo, mentre sgraniamo gli occhi come ad un miracolo, ci troviamo fra le mani, fra i piedi, i grossi pani con cui essi ci hanno bombardato, vincendo la loro battaglia... Torneranno a casa per i boschi, la sera” (cfr N. Betta, *I polacchi*, in P. Pisenti, *Il lungo inverno dei lager*, Roma, ANEI, 2° ediz., 1973, pp. 348-52).

⁸ E’ curioso che invece molti ufficiali di Marina passati alla RSI non avessero ancora giurato nell’estate 1944, motivo per cui Graziani si irritò e dispose che li si facesse giurare senza perdere altro tempo (cfr AUSMM, RSI, busta B 2, fasc. 17; busta E, fasc. 17): è possibile si trattasse soprattutto di inerzia burocratica, benché un altro documento del 3 febbraio 1945 affermi che detti ufficiali “se hanno aderito alla RSI tentano tutti indistintamente di provare che hanno fatto il doppio giuoco o per lo meno desiderano produrre documenti atti a dimostrare che hanno agito costretti da necessità ineluttabili”, AUSMM, RSI, busta E, fasc. 4.

cameratismo che era nato e si era consolidato, attraverso la lotta comune e l'ospitalità cordiale che avevamo ricevuto dai tedeschi, che mi faceva apparire la non adesione un tradimento verso l'alleato col quale combatte-
vamo da più di tre anni in fraterna collaborazione; 4) la mancanza di notizie sicure sul reale svolgersi dei fatti che portarono all'armistizio in Italia; 5) la comunicazione del comandante superiore che tutte le medaglie d'oro della marina avevano aderito; 6) l'assicurazione del comandante superiore



che quanto prima avremmo ricevuto il comando dei Smg lasciati a Danzica; un particolare affetto mi legava al Smg che avevo dovuto abbandonare e per la bontà dell'equipaggio che era in gran parte quello del Smg Tazzoli del comandante Fecia di Cossato, e per la qualità del materiale e la grande manovrabilità del Smg in immersione che lo rendeva net-

tamente superiore a quelli in cui ero stato imbarcato fino allora; 7) il fatto che a Pillau ero riuscito primo in classifica alle esercitazioni di lancio, su tutti i comandanti tedeschi che avevano frequentato quel corso (circa sessanta) come mi fu comunicato dal comandante della scuola; 8) il fatto che era il mio primo comando ed avevo acquisito, attraverso le esercitazioni, la certezza di farmi onore nella imminente missione di guerra che dovevo intraprendere dopo una breve licenza; 9) l'incarico di comandante del villaggio Delfinia che assorbiva tutta la mia attività specialmente con l'arrivo di marinai dai campi di concentramento tedeschi, in stato veramente pietoso, e che bisognava far pulire, sfamare e vestire. Tale lavoro mi lasciava ben poco tempo che dedicavo completamente al sonno”⁹.

Nel marzo 1944 gli ufficiali internati a Deblin furono trasferiti a Sandbostel, nella Germania nord-occidentale, non senza nuovi furti di qualsiasi oggetto potesse nascondere, a giudizio del persecutore tedesco, “biglietti segreti”: questa operazione ebbe luogo

⁹ Relazione Biagini, cit., pp. 2-3.

“denudando la totalità degli Ufficiali in ambiente non riscaldato ed effettuando anche esplorazioni anali; la temperatura si aggirava a 10 gradi sotto zero”.

Seguì una buona inaffiata ai prigionieri ed agli effetti che erano loro rimasti, e poi un lungo viaggio in carri bestiame sporchi, a digiuno, e una marcia a piedi di 14 km per raggiungere il campo X-B di Sandbostel; qui giunti, i malcapitati attesero più di un’ora sotto la pioggia, e finalmente

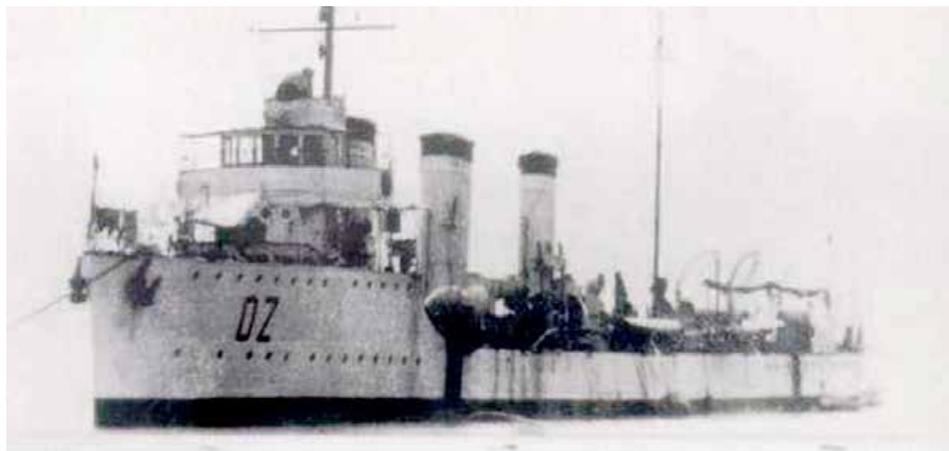
“furono sottoposti ad una nuova visita personale e del bagaglio, e quindi ammassati in baracche prive di illuminazione, di riscaldamento, di posti letto e di paglia; con infissi in parte senza vetri e senza alcuna distribuzione di viveri caldi. Per riuscire a vincere il freddo durante la notte, i prigionieri si ammucchiavano a gruppi di quattro o cinque in modo da riscaldarsi reciprocamente... Nessun rispetto fu portato alla personalità, all’onore ed al grado degli Ufficiali italiani, i quali hanno avuto un trattamento inferiore a quello di tutti gli altri militari di truppa di altre nazionalità, esclusi i russi”¹⁰.

Con poche varianti, l’esperienza di Brignole trova conferma nelle testimonianze provenienti da molti altri lager, dove rabbia, odio e spirito di vendetta caratterizzano il comportamento punitivo dei tedeschi verso gli ufficiali che non vogliono piegarsi¹¹. Sottufficiali e soldati non possono sfuggire al lavoro schiavo, ma il settore di assegnazione, molto spesso casuale, comporta differenze notevoli sulla sicurezza e la qualità della vita: nei lavori agricoli si sta generalmente molto meglio che nelle cave e

¹⁰ Relazione Brignole, cit. pp. 6-7. Alle rimostranze del Brignole per le ispezioni anali, fu risposto “che durante l’altra guerra un Ufficiale poté fuggire mercé l’aiuto avuto dalla vendita di un anello d’oro con brillante tenuto nascosto nell’ano”.

¹¹ Il NO diventa una contrapposizione radicale caparbia, un punto d’onore: ne deriva la ferma volontà di tener fede al giuramento prestato a “quella patria che non abbiamo il diritto di infangare” e quello di rivendicare la dignità personale calpestata, così che “la libertà diventa il piacere di dire no” (Relazione Testa, alleg. 9 bis, 20 agosto 1944, Archivio ANEI, Roma, che in seguito sarà indicato con AA); “il generale Michele Di Gaetano, della Guardia di Finanza, lo scrive esplicitamente: “per il senso dell’onore, non cederò alla Repubblica Sociale Italiana” (Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma – in seguito MSGF – Miscellanea, 615, fasc. 15; nel giugno 1944, riflettendo sul Risorgimento, il tenente Tullio Battaglia annota “il mio ‘giuro’ si è fatto gigantesco” (T. Battaglia, *Pagine di diario*, 10 giugno 1944, AA); il 31 dicembre, meno di un mese prima di essere assassinato, il generale Alberto Trionfi, che sta morendo di fame a Schokken, ribadisce il suo no (M. Trionfi, *Il generale Alberto Trionfi. Scritti e memorie dalla Grecia al lager. Un delitto delle SS*, Roma, ANEI, 2004, p. 310).

nelle miniere, nelle industrie o nelle opere edili e di sterro: quanto all'ambiente, la vivibilità dipende molto dai piccoli capi tedeschi a contatto diretto, che più sono anziani, più è possibile che siano comprensivi e umani.



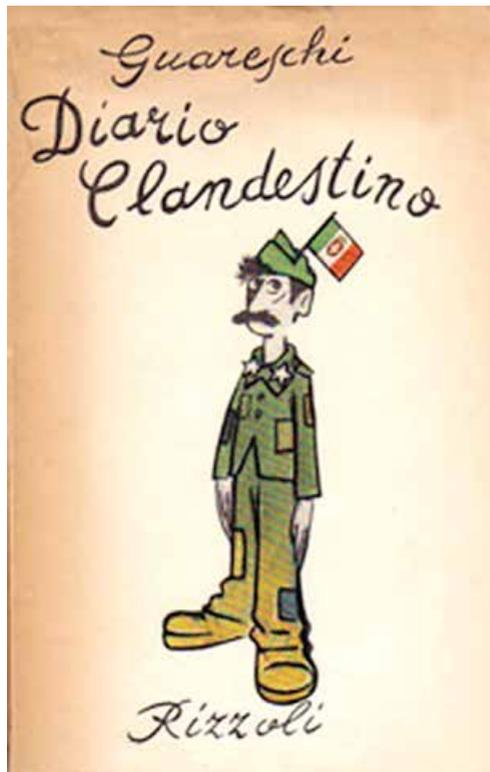
E se la temperie generale è ostile agli italiani, non mancano casi in controtendenza: la vedova di un ufficiale caduto in Russia sfida gravi rischi per dar da mangiare a un prigioniero; un ferroviere nazista che ha già perduto due figli in guerra tratta un giovane marinaio internato come se in lui riconoscesse il terzo figlio disperso in Atlantico; un'informativa della Marina poi, dell'inizio 1945, esagera addirittura spingendosi ad affermare che “i nostri prigionieri erano aiutati dalla popolazione civile tedesca”¹². Nei lager, tra vessazioni e tragedie, succede di tutto: dal patetico al grottesco, da qualche aiuto insperato all'orrore più disumano. A Przemysl centinaia di sottotenenti di cavalleria della Scuola di Pinerolo, catturati prima del giuramento di fine corso, giurano clandestinamente fedeltà al re nelle mani del colonnello de Michelis, baciando un lembo della bandiera della torpediniera *Dezza* che l'ex comandante, internato anche lui, si nasconde addosso¹³.

¹² O. Marchetti, *Per lui io ero forse il figlio perduto*, in Piasenti, cit., pp. 429-31; Ufficio Informazioni della R. Marina a generale Gazzera, Alto Commissario per prigionieri di guerra, Roma, 12 gennaio 1945, AUSSME, Diari di Guerra, busta 3039.

¹³ *Militari caduti nei Lager nazisti di prigionia e di sterminio*, a cura del Ministero Difesa, Commissariato generale onoranze ai caduti, Roma, Difesa, 1975, pp. 79-80 e 93-94.

Dobbiamo alla penna di Guareschi qualche mezzo sorriso sulle vicende degli italiani nei lager, i quali “non muoiono mai neanche se li ammazzano” ed è quasi giocoso il racconto della conferenza tenuta il 7 gennaio 1945 a 500 internati dal “capitano del lavoro”, il quale conclude sfidando ad uscire chi non avesse “realmente desiderio” di lavorare per i tedeschi: “Allora tutti uscirono e il capitano rimase solo a guardarsi in faccia con l’interprete”; ma quando lo scrittore racconta l’assassinio del tenente Vincenzo Romeo, la narrazione è tagliente e implacabile l’accusa. Comunque, alla liberazione

“ecco saltar fuori macchine fotografiche a dozzine e bandieroni tricolori di tre metri per quattro. Dalla parte francese (nello stesso campo si trovavano internati italiani e prigionieri francesi, n. d. a) neanche una coccarda. Il fatto è che gli italiani sono bravissimi in queste faccende, e io una volta in Polonia, durante un trasferimento da un campo all’altro, vidi un tenente siciliano uscire dalla baracca della perquisizione in camicia perché lo avevano fatto spogliare: e ricordo che teneva sulle braccia il fagotto dei suoi vestiti, e dentro il fagotto c’era una grossa radio a sei valvole. Io sono l’uomo meno scaltro dell’universo, e così, quando nel gennaio ’45 cambiammo campo e ci ritirarono tutte le coperte perché, dissero, i sinistrati di Amburgo e di Brema avevano più freddo di noi, a me tolsero persino la sciarpetta che m’ero fatto con uno straccio di panno. E uscii gemendo dalla baracca della ‘fruga’: però



Anche a Chelm – ricorda il sottotenente Sommaruga – “il 4 dicembre, S. Barbara, in 64 sottotenenti di prima nomina pronunciamo segretamente il nostro giuramento da ufficiali, ma che poi non verrà riconosciuto in Italia perché non pronunciato a un Colonnello comandante di unità, ma solo a un Maggiore!”

dentro il sacco avevo la mia coperta da casermaggio di metri 2,20 per 2,30”¹⁴.

Le condizioni di vita sono molto dure nei campi di prigionia. Un capellano descrive come segue il vitto del suo lager, che non è il peggiore: “C’è un solo rancio al giorno: la ‘sbobba’. Poco più di mezza gavetta. Il giovedì è il giorno sospirato da tutti i prigionieri. Viene somministrato pure un secondo rancio alle 16... E’ una specie di brodo di rape trite, con poche patate non sbucciate, tagliate in due. Si distribuisce a mezzogiorno. Fin verso la fine di ottobre si vedono delle patate nella ‘minestra’, poi diminuiscono progressivamente, fino quasi a scomparire. Il giovedì è giorno di festa, oltre che per i due ranci, anche perché v’è miglio od orzo nel primo rancio. Per farsi un’idea della ‘sbobba’ bisogna pensare agli intrugli che i contadini sogliono preparare per i maiali all’ingrasso; con la variante che questi intrugli sono più puliti, meglio conditi e più curati della ‘sbobba’ tedesca. Per consumarla non basta l’appetito. Bisogna sentire la fame”¹⁵. Vi si aggiungono freddo e maltrattamenti che favoriscono l’insorgere di malattie e non di rado la morte¹⁶, ma neanche questa garantisce rispetto in quell’ambiente. Il TC Testa ricorda che nel lager di Wietzendorf, dopo l’assassinio a bastonate del tenente Pepe, fu consentito agli altri internati italiani di accompagnare il morto “fino all’uscita del reticolato... Quando il più anziano di noi diede l’attenti e noi salutammo militarmente, esclusi i francesi¹⁷, tutti gli altri detenuti e gli aguzzini

¹⁴ G. Guareschi, *Diario clandestino*, Milano, Rizzoli BUR, 1982, pp. 106-08, 114-15 e 182-83.

¹⁵ AUSMME, Diari Storici, busta 3039, fasc. 1, sottofasc. 1 b.

¹⁶ “Su sei generali italiani del campo di concentramento di Flossenburg, 3 sono morti: uno (gen. Barbò) di setticemia in seguito a pleurite purulenta contratta nel lavoro e due (generali Salvi e Murer) di stenti e percosse. Dalla scheda personale del generale di brigata Giangreco Francesco, AUSMME, Diari Storici, busta 2125 E, sez. 3, fasc.2.

¹⁷ Non può essere dimenticato che i prigionieri francesi furono i più vicini agli italiani. Pur rimproverando loro di quando in quando il “colpo di pugnale” del 1940 – e avevano ragione – o il supposto mitragliamento aereo dei profughi ai ponti della Loira – mai avvenuto e impossibile a verificarsi – i transalpini mostrarono in genere più rispetto e compassione degli altri. Il generale Giangreco annota: “in mancanza di connazionali, stringevamo relazione con chi parlava francese ed è doveroso dichiarare che i giovani di questa nazione ci trattarono con molta deferenza. Essi ci chiamavano con l’appello di *mon général* e così gli altri venivano edotti del nostro essere” (Memoriale Giangreco, p.

sghignazzavano”¹⁸. Nel novembre 1944 i generali Giangreco e Grimaldi¹⁹ sono a Flossenburg, e un giorno – scrive il primo dei due –

“vedemmo avanzare lentamente la più lacrimevole processione che mente umana possa immaginare, che occhio umano abbia mai visto. A uno, a due, a tre alla volta, venivano avanti dal fondo della baracca degli esseri che nulla avevano più di umano: delle larve che a stento si reggevano in piedi, coperte di stracci, con gli occhi spiritati fissi nel vuoto, emaciati fino all’incredibile, dalle facce terree, le occhiaie nere e fonde, i più coperti da piaghe purulente: i disgraziati cercavano di sorreggersi a vicenda; erano tutti con le bocche socchiuse, le labbra sottili dalle quali sporgevano i denti e spesso affioravano dei lamenti. Uno particolarmente ne ricordo, che aveva sulla testa una ferita larga dalla fronte all’occipite, larga, profonda e purulenta: il pus misto a sangue gli colava dalla fronte, gli aveva riempito un’occhiaia e, lungo il naso, gli arrivava alla bocca. L’infelice non aveva più la forza di tersersi e si forbiva le labbra da quel pus, leccandole. Ebbene, quel morente sosteneva a sua volta un altro che era un passo più avanti di lui sulla soglia della morte. Contro quelle larve – incredibile – gli aguzzini infierivano a colpi e spintoni, perché si affrettassero ad andare avanti. Parecchi caddero a grappoli; ma era proibito agli astanti validi di aiutarli, sotto pena di attirarsi i colpi di quelle iene. Credetti di essere sotto un incubo: non riuscivo a capacitarmi che quella scena da tregenda – tregenda non di diavoli, ma di essere umani martirizzati – fosse realtà. Chiedevo a Grimaldi: Grimaldi, ma è vero?”²⁰.

E’ inutile proseguire in una cretomazia senza fine degli orrori e delle sofferenze, quando lo stesso Valerio Borghese, dopo aver visitato alcuni campi di internati, si induce a scrivere al Ministero repubblicano delle FF.AA., il 20 marzo 1945, che vitto e vestiario sono in genere insufficienti, che l’opinione degli ‘intellettuali’ – così li chiama - è “contraria

19, AA). La guardia di finanza Cesare Bacchin esprime nel novembre 1943 la sua gratitudine ”di ricevere da qualche francese di nascosto, perché non è permesso, qualche pezzo di pane imbottito di marmellata con burro, che ce lo regalavano perché... ci facevamo pena e ci venivano incontro con quello che potevano”(Diario, MSGF, Miscellanea, 615, fasc. 18).

¹⁸ P. Testa, *Wietzendorf*, Roma, Centro Studi sulla deportazione e l’internamento, 3a ediz., 1998, p. 251.

¹⁹ Condannati dapprima a morte per aver resistito o dato armi ai partigiani, hanno avuto la pena commutata nel carcere a vita.

²⁰ Erano “lavoratori addetti ad una cava di pietra, nella quale lavoravano con il fango a mezza gamba, da 16 a 18 ore al giorno, sotto la frusta dei sorveglianti... entro tre giorni, morirono tutti” (Memoriale Giangreco, cit., pp. 27-28).

alla Repubblica” e che ha avvertito “molto rancore per i maltrattamenti avuti dai Tedeschi”²¹.

In Francia, la vicenda personale del TV Augusto Biagini si indirizza verso una svolta.

”Appena vi fu un po’ di sosta nell’attività e l’organizzazione del villaggio era giunta a buon punto, cominciai a muovermi e ad indagare. Il primo risultato concreto fu di giungere a conoscenza, attraverso un amico ufficiale destinato alla cifra, che il comandante Superiore aveva ricevuto regolarmente il cifrato dal comando Centrale con l’ordine di distruggere i Smg e comunicare agli equipaggi di rientrare in Italia²².

Poi la promessa di riprendere il comando dei Smg non si avverava, anzi i tedeschi dislocavano i nostri equipaggi nei dintorni di Bordeaux per apprestare opere di difesa. Io, approfittando del maggior tempo disponibile e della macchina a mia disposizione cominciai a visitare questi equi-

²¹ AUSMM, RSI, busta D, fasc. 18.

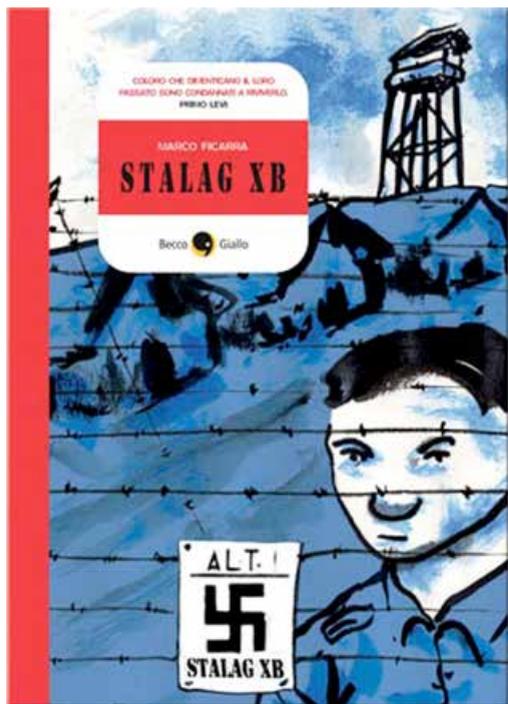
²² Il promemoria C/3 n. 92 dell’Ufficio Informazioni – Stato Maggiore della Regia Marina, datato 25 ottobre 1944, AUSMM, RSI, busta E, fasc. 1, riferiva, dalla relazione di un marittimo rimpatriato dalla Francia, che il 12 settembre 1943 il CV Grossi aveva riunito il personale di marina italiano e lo aveva informato che il re e Badoglio erano fuggiti e che bisognava esser grati ai tedeschi che ancora accordavano fiducia: pertanto chi dissentiva sarebbe stato “trattato da traditore”. Si doveva obbedire ai tedeschi e non discutere. Il CF Corsi spiegò che la scelta era tra la collaborazione (navigare per i tedeschi, passare alle SS germaniche o nelle FF.AA. di Mussolini) o la prigionia in campo di concentramento. “Dei 150 presenti, circa un quarto hanno aderito per la collaborazione e gli altri, dopo 5 giorni di internamento nel campo di Yaen (pressi di Bordeaux) sono stati trasportati in Germania nel campo di Limburgo” e “impiegati in lavori pesanti e trattati molto male per vitto e disciplina. A metà novembre i marittimi sono stati divisi dagli altri e trasportati ad Amburgo per essere adibiti a lavori manuali in porto. Il CF Corsi, benché i tedeschi li avessero graziati, ha fatto fucilare in presenza di tutti i marinai, due marinai italiani che da Bordeaux erano fuggiti per tentare di attraversare la frontiera spagnola”. Successivamente il Corsi sarebbe stato accusato a sua volta di tradimento e sarebbe stato visto in detenzione con l’abito civile. “Il STV Tendi, in sua presenza (del relatore, n.d.a.), schiaffeggiando un marinaio ha detto testualmente: col sangue degli italiani voglio lavarmi la faccia”. Il Tendi, ufficiale sommergibilista già decorato prima dell’armistizio, la notte sul 1° ottobre 1944, mentre era in Adriatico al comando del smg CB 16 della RSI, fu assassinato da membri dell’equipaggio, i quali portarono l’unità in costa presso Senigallia, dove gli inglesi lo lasciarono senza utilizzarlo, cfr AUSMM, Fondo Sommergibili, busta 37, e la relazione del 17 luglio 1946 del Serg. RT Millelire alla Commissione d’Inchiesta Speciale della R. Marina, *Ibidem*, CIS, busta 70.

paggi dislocati ed a vedere il loro lavoro simile a quello dei prigionieri di guerra, al freddo, nel fango, senza gli indumenti necessari per ripararsi sufficientemente; facevo partecipi della mia delusione e della mia sfiducia gli ufficiali dei Smg che si trovavano al villaggio e con gli equipaggi ai lavori di fortificazione”. Ma tali esternazioni presentavano rischi in un ambiente come quello di Bordeaux:

“Sembra che un capomanipolo della milizia... abbia sentito alla mensa dire qualche cosa sulle considerazioni che io avevo fatto con i colleghi dei Smg e ne abbia riferito al comandante Grossi. Difatti io mi accorsi di essere sorvegliato e fui messo in guardia da amici specialmente contro due aiutanti che tempo prima avevo punito per il loro poco rendimento... Verso la fine di gennaio fui improvvisamente sostituito al comando del Villaggio ed inviato in missione a Tolosa ove rimasi una quindicina di giorni senza un incarico ben preciso. Alla metà di febbraio fui richiamato a Bordeaux e messo agli arresti di rigore in attesa di interrogatorio. Intanto venni informato da amici che erano stati messi in prigione la mia ordinanza ed il mio segretario e che un TV era stato inviato alle opere di fortificazioni per interrogare gli ufficiali colà destinati. Dopo una decina di giorni fui chiamato in presenza di Grossi e di due altri ufficiali e fui interrogato sulle mie visite agli equipaggi dislocati nei dintorni alle opere di fortificazione, e sulle conversazioni che facevo con gli Ufficiali dei Smg. Io diedi risposte non compromettenti comprendendo che mi si voleva portare alla confessione di sobillazione di Ufficiali contro l'alleato tedesco. Naturalmente negai l'accusa, anche quando il comandante Grossi mi disse che aveva la testimonianza scritta di due Ufficiali. Dopo un interrogatorio serrato fui fatto ritornare agli arresti. Dopo tre giorni venne una macchina a prendermi e fui portato con pochi effetti personali al castello Desse che funzionava da deposito esplosivi, nei dintorni di Bordeaux. Fui chiuso in una cella con la sentinella alla porta, con la proibizione di parlare a chiunque avesse tentato di comunicare con me. Credo mi si volesse intimidire, ma alle ripetute visite del Capitano di corvetta incaricato delle indagini mi mantenni sulla negativa. Dopo circa quindici giorni fui avvertito di prepararmi per la partenza e dopo altri due giorni venne una macchina a prendermi, e accompagnato da un ufficiale superiore di scorta fui portato alla stazione e fatto salire sul treno per l'Italia. Io chiesi di avere almeno il tempo per spedire il mio bagaglio ove avevo, oltre a tutta la mia biancheria, il mio corredo completo di ufficiale di marina. Mi fu risposto che avrebbe pensato il comando a spedirmi tutto appena fosse stata risolta la mia questione. A Genova fui accompagnato al comando marina ove fu consegnato il mio incartamento. Il Comandante dopo averlo scorso rapidamente, disse che quella storia non era di sua competenza e che era meglio che fossi accompagnato al Ministero della Marina a Vicenza. Al Ministero, dopo aver atteso due ore, mi chiamarono in un ufficio alla presen-

za di un tenente colonnello del commissariato e di un capitano di corvetta che mi chiesero se ero disposto a firmare le mie dimissioni dal grado e dall'impiego in data 27 marzo 1944, io acconsentii subito. Fui rilasciato dopo aver consegnato tutti i documenti di ufficiale e potei recarmi alla mia residenza di Trieste, presso i miei genitori"²³.

A Sandbostel, nel frattempo, si sperimentavano le delizie del lager:



“gli italiani vennero sistemati in spazio ristretto e su tavolacci senza pagliericci, o a terra... In 12 mesi di permanenza nel campo, gli ufficiali poterono fruire di una sola doccia calda di soli cinque minuti”. Quando si manifestò un’infezione di tifo petecchiale, “le Autorità tedesche misero il campo in quarantena, mettendo disposizione solo un po’ di carbone e qualche recipiente per la bollitura degli indumenti senza fornire medicinali o disinfettanti”, per cui furono la buona sorte e l’impegno dei singoli a stroncare il tifo, mentre ciò non fu possibile per molte affezioni tubercolari, essendo l’infermeria priva di medicinali.

“Le latrine di costruzione anti-igienica e primitiva erano insufficienti per numero (un posto per ogni 50 ufficiali) specialmente durante i periodi (spesso verificatisi) di affezioni intestinali a carattere epidemico provocate dal clima e dagli alimenti distribuiti... La razione alimentare... non raggiungeva le calorie necessarie per un uomo a completo riposo”;

peraltro un miglioramento – un supplemento di patate – ottenuto in seguito alle proteste “cessò nel mese di agosto col nostro rifiuto di andare al lavoro”. Però nel campo funzionavano ben cinque radio clandestine, di cui solo due vennero sequestrate. Brignole, che nel luglio 1944 aveva

²³ Relazione Biagini, cit., pp. 3-4. All’ufficiale non fu pagato né lo stipendio di marzo, né la missione, né il deposito che aveva presso il Commissariato di Bordeaux.

rifiutato la possibilità di rientrare in Italia contro l'impegno di non prendere le armi contro la Germania, divenne sempre più invisibile ai tedeschi e in agosto dovette passare ad altri incarichi del campo. Alla fine del gennaio 1945 fu trasferito nel lager di Fallingbomel, 11-B, insieme ad un migliaio di altri ufficiali: alle pressioni perché accettassero di lavorare seguì un ordine verbale che esigeva risposta scritta. Questa sottolineò anzitutto che gli ufficiali italiani

“non hanno aderito alla Rep. Soc. It. perché legati da un giuramento di fedeltà al quale il loro onore di soldati impone di prestar fede”; veniva poi richiamata la convenzione di Ginevra e il livello di civiltà del popolo tedesco per salvaguardare la dignità del rifiuto di commettere un reato – la collaborazione col nemico – punibile con la morte dal codice penale militare italiano, ribadendo che “il desiderio espresso da Mussolini non riguarda e non può riguardare gli Ufficiali italiani del campo in quantoché detti Ufficiali si trovano nel campo di concentramento perché non hanno, non possono e non vogliono riconoscere il Governo di Mussolini”²⁴.

Per evitare di essere catturato e costretto a lavorare alle fortificazioni tedesche nei dintorni, l'ormai ex TV Biagini conduceva una “vita molto ritirata”. Nell'agosto 1944 fu invitato però al Ministero della Marina, a Vicenza, dove gli proposero di arruolarsi “agli ordini del comandante Borghese per partecipare ad operazioni di rastrellamento con la decima M.A.S. in Piemonte”. Rifiutò, e al ritorno a Trieste raddoppiò le precauzioni. Si presentò al CLN locale offrendo i suoi servizi e gli fu detto, dopo avergli spiegato le finalità del Comitato, di tenersi saltuariamente in contatto. La situazione intanto si faceva più difficile e il Biagini racconta che non finì in mano alle SS solo perché era uscito di casa in tempo. Ma



“dopo le feste fui chiamato dalla società di navigazione “Mittelmeer” e mi fu comunicato che se non avessi accettato di imbarcarmi sarei stato in-

²⁴ Relazione Brignole, cit., pp. 7-12.

viato in Germania al lavoro obbligatorio. Accettai l'imbarco e fui inviato sulla nave caserma *Regina* in qualità di Ufficiale. Nello stesso mese fui imbarcato come comandante sulla motonave in legno 'Maria' a richiesta dell'armatore. Feci un viaggio da Trieste a Pola-Arsa-Fiume e ritorno. Durante questo viaggio feci il possibile onde ritardare la navigazione e le operazioni di carico, pur avendo a bordo, di fronte a un equipaggio civile italiano di otto uomini, ben ventidue tedeschi della contraerea. Difatti detto viaggio durò tre mesi circa". Ormai però la situazione generale precipitava e l'ufficiale sbarcò, rinunciando al premio pattuito con l'armatore, per mettersi a disposizione del CLN italiano, ma l'occupazione della città da parte delle forze di Tito lo costrinse a nascondersi "per non essere catturato dal locale comitato slavo di liberazione".

L'avventura di Augusto Biagini dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 si chiude col fallimento del suo progetto di vita da ufficiale di marina; la delusione è particolarmente amara, ed è causa di un grave "abbattimento morale nel vedere troncata una carriera abbracciata con entusiasmo, e percorsa con gravi continui sacrifici di studio e di lavoro"²⁵

A Sandbostel, nella primavera 1945 l'intransigenza di Brignole e dei suoi colleghi procura loro nuovi e peggiori rischi, scampati per l'arrivo degli Alleati:

"secondo documenti trovati negli uffici germanici, noi dovevamo essere trasferiti al campo di punizione di Bukenwald e solo l'incalzare degli eventi ci salvò. Infatti il giorno otto aprile dovevamo partire a piedi col massimo di dieci chilogrammi di bagaglio per una lunga marcia a tappe di venti chilometri al giorno. Il 7 sera l'ordine fu annullato perché una grande sacca si stava chiudendo nei pressi di Soltau includendovi anche il nostro campo. La liberazione avvenne il giorno 16 aprile per opera delle truppe inglesi della seconda armata. Il mattino del 17 aprile fu solennemente alzata la bandiera tricolore (quella della R.T. *Calatafimi* conservata nella fodera di una giacca) alla presenza di tutto il campo inquadrato"²⁶.

Quasi sempre gli eventi esterni, specie se legati a guerre, non sono evitabili né resistibili nelle loro ricadute sulle persone, sulle quali si abbattano in modo terribilmente casuale: le due diverse esperienze di cui si è

²⁵ Oltre, naturalmente, alle perdite materiali – un anno senza stipendio e il mancato recupero del bagaglio lasciato a Bordeaux, che comprendeva anche tutto il suo corredo da ufficiale – che dovette fronteggiare "dando fondo ai pochi risparmi faticosamente accumulati". Relazione Biagini, cit., pp. 4-5.

²⁶ Relazione Brignole, cit., p. 12.

detto muovono, appunto, dal caso. Dopo la caduta della Sicilia, la flotta italiana è divisa in due e Brignole, che dipende dal 6° Gruppo TP di base a Brindisi, fa parte del troncone orientale, ma il giorno dell'armistizio è al Pireo, una base tedesca: ciò rende lontane senza rimedio, addirittura in un altro mondo, l'Italia del re. A sua volta, il sommergibilista Biagini, in addestramento sul Baltico, è già nella bocca del lupo e ci finisce del tutto per le menzogne del Comandante superiore Grossi, l'improbabile affondatore di corazzate. Si apre così per l'uno la via dei lager, per l'altro quella di una collaborazione con i tedeschi sempre meno convinta. Si può notare che è diverso lo spirito e il ruolo con cui la propria sorte viene affrontata dai due ufficiali: il TV Brignole²⁷ è un capo che sceglie, il TV Biagini un gregario tradito. Alla fine il primo sfugge agli orrori di Buchenwald per l'avanzata alleata - circostanza esterna su cui non ha minimamente influito - che segna un'inversione radicale e definitiva nel corso degli eventi che lo riguardano: affrancato dal fondato timore di un imminente tragico destino, ottiene persino la gioia di uno scampolo di vittoria quando la bandiera di combattimento della sua nave sale sul pennone del lager per garrire nel vento della Germania, questa volta benigno. Il secondo, al contrario, subisce le conseguenze di un altro evento esterno su cui neanche lui può influire: l'occupazione di Trieste da parte delle forze slave, una invasione che gli preclude la possibilità di tentare lo sperato riscatto al servizio del CLN italiano e gli impone il tramonto delle aspirazioni che avevano dato uno scopo preciso alla sua vita.

Ancora una parola, in chiusura, per giustificare il titolo di questo contributo. Il concetto dell'uomo vittima di circostanze che influiscono sulla sua esistenza in maniera ineluttabile e indipendentemente dalla sua volontà è sempre stato, come noto, un motivo comunissimo fin dai tempi più remoti, sia che il condizionamento fosse attribuito agli dei, o alla cecità della natura e delle cose, o ad altro. Sappiamo pure che 25 secoli fa - moltissimo prima che il generale unionista Sherman²⁸ marciasse su At-

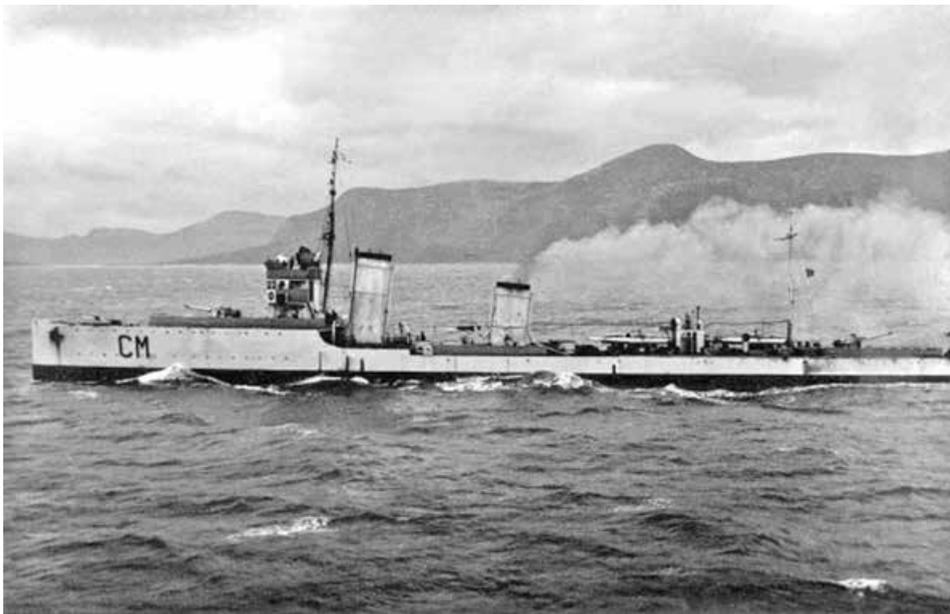
²⁷ La cui carriera venne ricostruita riconoscendogli il grado di CC con anzianità dal 1° gennaio 1944 e quello di CF nel 1947, quando a richiesta passò in ausiliaria. Vedi estratto dallo Stato di Servizio, AUSMM, cit.

²⁸ R. Luraghi lo definisce "Nemesi del Sud" nell'opera postuma, *La guerra civile americana. Le ragioni e i protagonisti del primo conflitto industriale*, Milano, Rizzoli, BUR-Storia, 2013, pp. 199-226.

lanta e le vicende di Rossella O'Hara fossero immaginate e collocate in quell'incrocio di tempo e di spazio - Aristofane aveva già spiegato tutto, assimilando gli uomini alle nubi per bocca del coro:

“Noi siamo nuvole sospinte dal vento/ e come pecore al pascolo ci sperdiamo nel cielo/ o ci raggruppiamo le une sulle altre a formare dei nubi/ secondo il capriccio di lui”²⁹.

Ma “Via col vento” è così cinematografico che non ho avuto cuore di rinunciarvi.



La torpediniera *Calatafimi*

²⁹ Dall'arrangiamento per una rappresentazione della commedia “Nuvole”, composta nel 423 A.C.

***‘Reclaiming the Trident’:
Japanese Minesweeping Operations in the Korean War
and the Post-war Rearmament Process, 1950-1952***

di Alessio Patalano

Introduction

The contribution of Professor Alberto Santoni to the study of modern naval history encompassed a large number of themes and topics. His study of the impact of ULTRA on Italian naval activities in the Mediterranean in World War II is one of the best-known examples of the depth of his knowledge and originality of his contribution to the discipline. Similarly, he wrote pioneering work in Italian on the maritime dimension of war in the 20th century East Asia. In particular, the volumes he authored on the wars that shaped the region from 1937 to 1945 represented an impressive effort to bring to an Italian public an operational and strategic narrative that was both comprehensive and accessible. Indeed, at the personal level, whilst I never had an opportunity to meet Prof Santoni, his work on East Asia played a significant role in my interest in the military history of Japan during my university years. This paper draws upon an expertise built over the years in this subject and that started a little over a decade and a half ago with the curiosity prompted, in part, by Santoni’s own work.

This paper looks at one particular aspect of the embryonic stages of Japanese post-war naval history. It focuses on the impact of the Japanese minesweeping operations in the Korean War on the process that led in 1952 to the creation of an independent Coastal Security Force – the organisation that preceded the post-war navy, known also as Japan Maritime Self-Defence Force (JMSDF). A considerable amount of literature exists, both in Japanese and English languages, detailing the dynamics

¹ An earlier version of this paper was presented at a Military History Seminar at the National Institute for Defence Studies, Tokyo, on 07 September 2012. The author is grateful to Dr Ken Kotani and Vice Admiral Izuru Fukumoto for their feedback and comments on the original version.

underscoring its establishment and the crucial role played by the ‘Y’ Committee in the preliminary planning of naval rearmament.² In this literature, the minesweeping operations in Korea are presented within the context of the wider political process leading to the creation of the self-defences forces, but they received little attention in terms of their exact contribution to it.

This paper expands the boundaries of this literature by arguing that these operations offered three specific contributions to the rearmament process. First, they affected the Japanese debate on rearmament plans for they highlighted the importance of maintaining a maritime force to perform clear military tasks. Until 1952, a debate unfolded in Japan about the future of maritime security, and the operations in Korea provided a powerful reminder that military operations at sea are very different from policing duties.³ Second, the naval contribution in Korea – whilst small and limited – proved to American military authorities in Japan the strategic implications of the practical utility to nurture a ‘naval ally’ in the western Pacific. At the time of need, the Japanese offered a professional and competent force for a task that complemented American forces in theatre, setting a precedent for a type of military partnerships that arguably continues to the present day. Last but by no means least, the operations in Korea had an important effect on the Japanese naval debate on the structure of the organisation itself, leading key post-war reformers to adopt a unified command structure different from that of the wartime Imperial navy.

² The pioneering study on this subject is James E. Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces, 1945-1971* (New York, Washington, London: Praeger, 1973). Also, Tetsuo Maeda, *The Hidden Army: The Untold Story of Japan's Military Forces* (Chicago: Edition Q, 1995). In Japanese, Naoyuki Agawa, *Umi no Yūjō* (海の友情 – Friendship at Sea, Tokyo: Chūōkōronsha, 2001); NHK Special Selection, *Kaijojietai wa Kōshite Umareta* (海上自衛隊はこうして生まれた - The Way The Maritime Self-Defence Force Was Born, Tokyo: Nihon Hōsō Shuppan Kyōkai, 2003); Hiroshi Masuda, *Jietai no Tanjō* (自衛隊の誕生 – The Origins of the Self-Defence Forces, Tokyo: Chūōkōronsha, 2004).

³ This is a particularly significant point in light of the clear tendencies in the national debate to conceive the post-war forces as primarily constabulary forces for policing duties. See, for example, Thomas French, ‘Contested “Rearmament”: The National Police Reserve and Japan’s Cold War(s)’, *Japanese Studies*, Vol. 34, 2014:1, 25-36.

The paper draws upon primary and secondary sources. Its primary analytical focus concerns the implications of the activities in Korea on the country's policy process on rearmament; as such, the narrative provided in the text will only briefly explore the operational aspects of the mine-sweeping activities.

New Name, Same People, Different Anatomy

Before 1952, the primary concerns of influential retired imperial naval officers like Admirals Nomura Kichisaburō and Yōnai Katsutoshin revolved around a fundamental issue, the establishment of a new navy. As early as 1946, senior naval personnel at the Second Demobilisation Ministry, the former Navy Ministry, had decided to use its documentation division to conduct confidential studies for rearmament. Among those involved in the consultations for the drafting of the different plans was Captain Nagasawa Kō, an imperial navy specialist in personnel affairs who eventually became the first Chief of Staff of the JMSDF in 1954.⁴ By the end of 1947, the demobilisation had been completed, but the creation of a new navy was far from being a reality.

Operationally, Japanese naval forces – a small number of vessels for minesweeping, coastal defence and transport – had been continuously operating in home waters since 1945. The minesweeping group was headed by Captain Tamura Kyuzō, former imperial navy, and organised the disposal of the 100,000 mines scattered around the country's main port areas.⁵ As of 30 April 1948, these forces had been administratively integrated into the newly established Maritime Safety Board (later Agency),⁶ a civilian organisation depending from the Ministry of Transportation. Assisted by personnel from the US Coast Guard and in consultation with American occupation authorities, the Japanese had *de facto* created their first coast guard, though the presence of minesweepers in it exceeded the normal functions of an organisation of this kind. More important-

⁴ Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces*, 69-70.

⁵ *Ibid.*, 49-52.

⁶ Kaijō Hoanchō (海上保安庁). In 2000, the English name was changed to Japan Coast Guard (JCG).

ly, the men that manned this force were naval officers like Captain Tamura who were appointed by Admiral Yōnai Mitsumasa when the Navy Ministry was being demobilised.⁷ One core issue remained. The new Maritime Safety Agency had been conceived as a civilian institution, but the personnel operating the minesweepers and their ambitions aimed at the creation of a military organisation of their own.

This context is essential to understand the operations in the Korean War. Allied operational requirements in the early stages of the conflict did much to expose the functional contradictions of a coast guard operating military assets, keeping senior American military authorities in Japan alerted to the question of the establishment of a separate navy. Indeed, the Japanese naval lobby headed by Admiral Nomura found in Rear Admiral Arleigh Burke a very influential ally. American scholar and Japanese naval specialist James Auer described Admiral Burke as ‘the vision and embodiment of the close relationship between the two navies’, a man who continued to extend throughout the post-war era ‘material and spiritual support to the JMSDF’.⁸



Emperor Hirohito

⁷ Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces*, 39-41, 52.

⁸ Naoyuki Agawa, James E. Auer, ‘Pacific Friendship’, *US Naval Institute Proceedings*, Vol. 122, 1996:10, <http://www.vanderbilt.edu/VIPPS/VIPPSUSJ/publications/friendship.htm>, accessed on 10 August 2004.

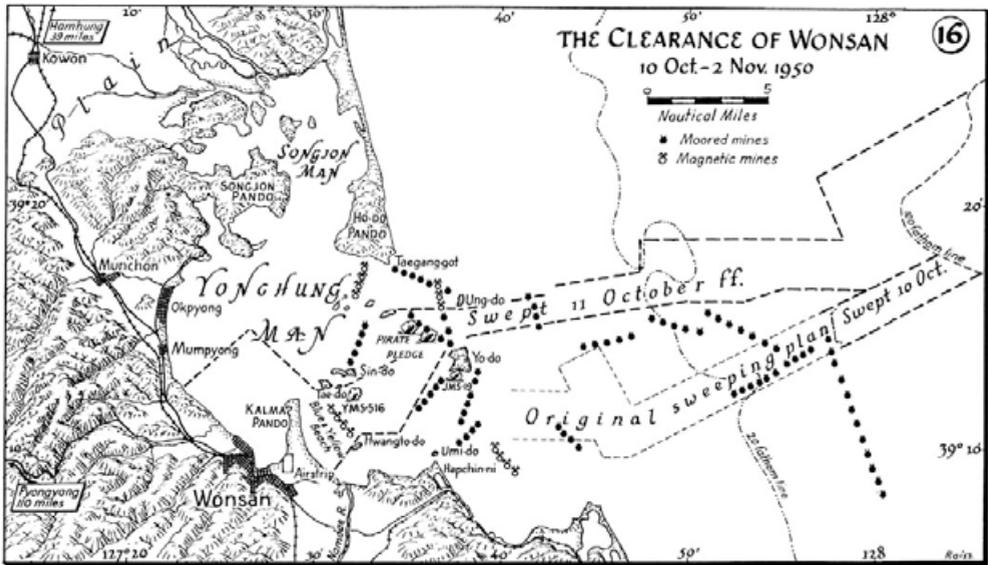


Figure 1. The Clearance of Wonsan

The Japanese flotilla is marked on the map as JMS. In the picture, JMS-19 corresponds to MS-14, the minesweeper struck by a mine during the operations on 17 October.

The Japanese 'Special Operations' in Korea

At the outbreak of the Korean War, Admiral Burke was the Deputy Chief of Staff to the Commander Naval Forces Far East. In that capacity, he consulted with Ōkubo Takeo, the Head of the Maritime Safety Agency, and Prime Minister Yoshida to establish the terms of the deployment of the Japanese minesweeping force off the Korean peninsula as part of the amphibious landings in Wonsan.⁹ As he explained to Okubo, the presence of minefields off the Korean coast and the scarcity of means available to American forces to sweep them meant that a Japanese contribution was a pressing matter of crucial importance.¹⁰ Militarily, former

⁹ Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces*, 64. Also Maeda, *The Hidden Army*, 45-46.

¹⁰ Maeda, *The Hidden Army*, 45.

naval officers saw this as an opportunity to prove the case of the need for an independent navy. Politically, however, the idea of a Japanese deployment in Korean waters raised a number of issues. Japan was officially still an occupied country, and it was difficult to legally justify the presence of Japanese military assets in the campaign.

Eventually, Japanese forces were sent to Korea. On 6 October 1950, a naval squadron of twenty-four minesweepers and one mother ship joined the Wonsan landing operations as part of the international task group CT 95.6 under the command of Captain Richard T. Spofford, US Navy.¹¹ The Japanese were not flying their national ensign; they were flying UN colours. Until 12 December 1950, Captain Tamura led a total of forty-six minesweepers sweeping 327km of channels and anchorages approaching various Korean ports, including Wonsan, Chinnampo, and Inchon.¹² This had been a very dangerous job. Two ships were lost, one of them – the MS14 – after striking a mine that caused the death of a twenty-one year old crewmember, Nakatani Sakatarō, who was assigned to the engine room and was in the screw propeller compartment at the time of contact.¹³ This was to be the first and only ‘killed in action’ of the seventy-nine men lost during the occupation-time minesweeping operations, and eventually of the post-war era.¹⁴ Officially though, since Japan was not officially joining the international coalition under UN mandate, Nakatani’s family received compensation but the loss was categorised as due to ‘special circumstances’.¹⁵ To this day, Nakatani remains the only Japanese military officer who died in action of the modern era whose

¹¹ Kaijōjietai Sōkai Butai, *Nihon no Sōkaishi: Chōsen Dōran Tokubetsu Sōkaishi* (日本の掃海史：朝鮮動乱特別掃海史 – The History of Japanese Minesweeping: Special Minesweeping Operations in Unsettled Korea, Tokyo: Kaijōjietai, Kaibakuryō Kambu Bōeibuhen, 2009), 13-19. Download accessed at <http://www.mod.go.jp/msdf/mf/touksyu/tokubetusoukaisi.pdf>, on 10 June 2012.

¹² *Ibid.*, 12. Also, Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces*, 66.

¹³ Kaijōjietai Sōkai Butai, *Nihon no Sōkaishi: Chōsen Dōran Tokubetsu Sōkaishi*, 46-49. Also, NHK Special Selection, *Kaijōjietai wa Kōshite Umareta*, 250-253.

¹⁴ NHK Special Selection, *Kaijōjietai wa Kōshite Umareta*, 253.

¹⁵ Vice Admiral Izuru Fukumoto, interview with the author, Tokyo, 11 September 2012.

soul is not enshrined together with those of all the other fallen for the country at war.

The operational aspects of the operations have been dealt with elsewhere and it is not relevant to discuss them in the context of this paper. What is essential to point out is that, as James Auer later put it, in the Korean War, the Japanese ships were ‘integral elements’ of the international naval task force, and ‘*deployed overseas in combat operations* (original emphasis)’.¹⁶ The elements of the Imperial navy that in this new guise had been integrated in the international coalition had proved in blood their reliability as an ally. Similarly, the willingness to provide crucial complementary capabilities in the fast evolving Cold War context in the Pacific has raised the issue of the strategic importance of a Japanese naval presence in Northeast Asian waters. How was this contribution to play with the naval rearmament plans?

The ‘Y’ Committee and the Setting Up of a New Navy

In the months following the minesweeping operations, the war on the Korean peninsula continued, eventually reaching a stalemate in July 1951. By then the situation in Japan was very different. Talks about the end of the occupation had gained momentum, and the debate about the functions of the National Police Reserve¹⁷ and of the Maritime Safety Agency were now connected to questions on the future of the military defences of an independent Japan.¹⁸ Prime Minister Yoshida, under advise of Lt. General Tatsumi Eiichi, a former imperial army officer who had served as military attaché in London when Yoshida was ambassador in 1936-38, had come to accept the idea that the National Police Reserve

¹⁶ Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces*, 68.

¹⁷ Keisatsu Yobitai (警察予備隊).

¹⁸ Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces*, 72. From an army perspective, the operations in Korea had required the redeployment of the core of the occupation forces to the battlefields on the peninsula, prompting General MacArthur to request the creation of a Japanese National Police Reserve to guarantee domestic security in the archipelago. This new ‘peacekeeping force’ – in the literal sense – was reportedly tasked to deal with ‘civil unrest, public violence, and the like’ and came into existence on 10 August 1950. Maeda, *The Hidden Army*, 8

was to be restructured to become a military organisation of sort.¹⁹ By mid-1951, this change of course was further signalled by the drafting of a number of former imperial army officers among its ranks.²⁰ So, from the point of view of ground forces, it was becoming clear that the National Police Reserve would have represented the principal ground component of the future Japanese security force.

By contrast, the debate over whether the Maritime Safety Agency was to remain the sole naval organisation in Japan continued. Yanagisawa Yonekichi, the civilian official who took over the agency in May 1951, wanted its organisation to develop into a fully-fledged coast guard.²¹ Naval officers manning the assets of the force disagreed. The situation took a decisive turn in the summer 1951, when Admiral Nomura was informally made aware by Admiral Turner Joy, the Commander of the Naval Forces Far East, that 18 frigates returned by the Soviet Union to the United States were currently in Yokosuka for refit, and that they could have made available to Japan.²² Working in coordination with Admiral Burke, authorities in Washington submitted a formal offer for 68 vessels, including the 18 frigates, to the Japanese government on 19 October 1951. Prime Minister Yoshida accepted the offer and a research group, the 'Y' Committee, was set-up to study the integration of these platforms in the Maritime Safety Agency.²³ This committee drew upon documents and personnel that had worked on naval rearmament during the demobilisation and was composed almost exclusively by former imperial naval officers (two rear admirals, five captains, and one commander).

¹⁹ Ibid., 72-73.

²⁰ Maeda, *The Hidden Army*, 33-34. Also, Hiroshi Masuda, *Jieitai no Tanjō* (自衛隊の誕生 – The Origins of the Self-Defence Forces, Tokyo: Chūōkōronsha, 2004), 25-30.

²¹ Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces*, 80.

²² Ibid., 73.

²³ Ibid., 83-84; Maeda, *The Hidden Army*, 50-51; Masuda, *Jieitai no Tanjō*, 129-136; NHK Special Selection, *Kaijōjieitai wa Kōshite Umareta*, 158-180. Also, Sōbei Suzuki, *Kikisho: Kaijōjieitai Shiwa* (聞書：海上自衛隊史話 – Memories of the Maritime Self-Defence Forces, Tokyo: Suikōkai, 1989), 59-62.

Photo # 80-G-423625 South Korean minesweeper hits a mine off Wonsan, October 1950

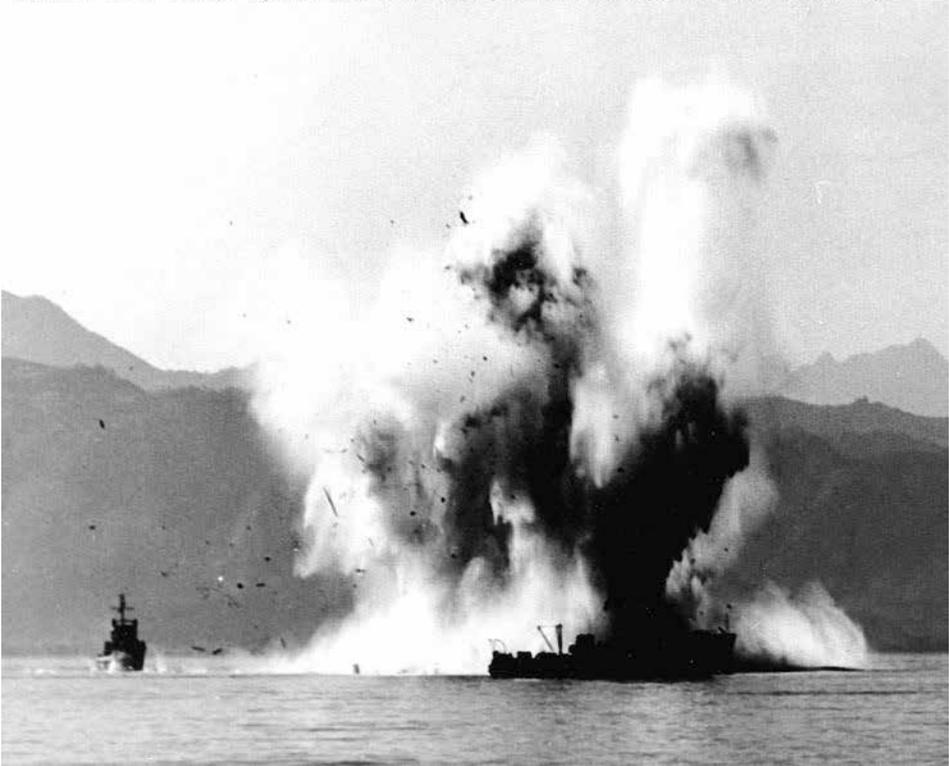


Figure 2. The Clearance of Wonsan.
A South Korean minesweeper blown up by a mine operating
in an area close to that of MS-14

In the minds of the key architects of the Japanese naval rearmament, from Admiral Joy to Admiral Burke and Nomura, to the members of the ‘Y’ Committee the end goal was a new separate naval organisation.²⁴ A key assumption was that the new platforms were to remain organisationally and functionally together, operationally separated from the command structure of the Maritime Safety Agency.²⁵ The Coastal Security Force²⁶,

²⁴ Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces*, 80-82; Maeda, *The Hidden Army*, 51-52; NHK Special Selection, *Kaijōjietai wa Kōshite Umareta*, 157; Suzuki, *Kikisho: Kaijōjietai Shiwa*, 68-74.

²⁵ Suzuki, *Kikisho: Kaijōjietai Shiwa*, 73-76. JMSDF, *Kaijōjietai Gojū Nenshi*, 56.

²⁶ Kaijō Keibitai (海上警備隊).

this was the name proposed for the new force, was to provide wider ‘maritime security’, something that Admiral Burke had summarise in a April 1951 memo to Washington as including the escort of shipping, the patrolling of the Japanese sea lanes and, unsurprisingly, the conduct of minesweeping.²⁷ Director General Yanagisawa objected to this plan, but naval officers like Captain Nagasawa – reassured by the support of American naval counterparts – did not yield. In the meantime, already in January 1952, a small group of 30 perspective officers had started training with American instructors on one of the frigates to be acquired by the force.²⁸

The plan went on and the Coastal Security Force was to be activated on 26 April 1952, following the amendment of the Maritime Safety Agency Law. With it, the seeds for a future independent navy were planted. Just as these changed were implemented, however, one new obstacle emerged. Prime Minister Yoshida’s commitment to increase the Japanese efforts to the defence of the archipelago as stated in the introduction of the US-Japan Security Treaty signed in San Francisco had opened the way for the National Police Reserve to gradually expand its capabilities to fulfil this mission. Accordingly, this was to expand to include land and maritime operations. Prime Minister Yoshida was aware that the addition of a naval dimension to the future defence forces would be met with reservations from other Asian nations, but he also considered a ‘managed rearmament’ necessary.²⁹

The Legacy of the Korean War on the Bureaucratic Dimension of the Rearmament Process

One key element in the debate about the structure of this new paramilitary organisation concerned its chain of command. Both civilian and uniformed chiefs of the National Police Reserve, Masahura Keikichi and Hayashi Keizo, honestly felt that, in its new guise, the organisation had to feature a unified command and headquarters to prevent the rivalries that

²⁷ Maeda, *The Hidden Army*, 49.

²⁸ Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces*, 86.

²⁹ Maeda, *The Hidden Army*, 68.

had damaged the operational conduct of the imperial armed forces. Naval officers naturally objected to such an idea and Admiral Burke even spoke to Yoshida himself to explain the difficulties and dangers of such a solution. At the Maritime Safety Agency, instead, Director General Yanagisawa saw this transformation as a personal opportunity to head the maritime side of the new structure and lobbied for his agency to be included in it. Bureaucratic tensions between civilian and uniformed actors increased, and only the intervention of Prime Minister Yoshida enabled a solution to emerge. His conclusion was that the Coastal Security Force was to be detached from the Maritime Safety Agency to partake into the new organisation, changing its name into Maritime Safety Force.³⁰

This new force was what naval officers had wished, worked, and lobbied for, for several years. It was a naval force with a command structure controlling a small fleet of frigates, minesweepers and landing ships placed under the civilian authority of what became on 1 August 1952 the National Safety Agency.³¹ The fact that since the starting of the minesweeping operations the component of the force dealing with ‘military operations’ – in the specific case minesweeping – had remained separated from the rest of the organisational structure of the Maritime Safety Agency had presented naval proponents with a concrete opportunity to argue their case. The operations conducted in Korea had proved this point the hard way. They showed the different nature of military operations from the constabulary type of functions of a coast guard. The explosion of the MS014 proved just how different military operations are. Based on existing evidence, it is difficult to make a definitive assessment as to whether, in the absence of the Korean operations, it would have been possible for former imperial naval officers to keep the units of the minesweeping force structurally together and separated from the rest of the units assigned to the Maritime Safety Agency.

³⁰ Keibitai (警備隊). Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces*, 85-86.

³¹ Hoanchō (保安庁).



Figure 3. The New Navy Takes Shape

Frigates obtained by Japan from the United States anchored in Taura, Yokosuka in 1952.
Source: Courtesy of the Maritime Staff Office, Ministry of Defence, Japan.

What is certain is that before 1952, within the Maritime Safety Agency, the minesweeping component operated almost as a quasi-independent command. This, in turn, offered the ideal opportunity to have the new patrol vessels integrated in its structure, setting the foundations for a crucial organisational feature of the JMSDF: its centralised structure. The need for the minesweeping force to have all its primary functions separated from the Maritime Safety Agency meant that fleet assets (the minesweepers and, later on, the patrol vessels) and their administration were connected. The latter identified and managed the operational requirements of the former.

By the time the JMSDF was established in 1954, this model was reproduced in the organisation of the new navy. Internally, the JMSDF governing body, the Maritime Staff Office, controlled administration and fleet. Thus, in 1954, the Maritime Staff Office was composed by five Departments (Administration, Operations and Plans, Intelligence, Supply and Finance, Engineering) that managed the navy and set its goals, whilst

the fleet carried them out.³² The argument is not that the operations in Korea were responsible for the setting up of the structure of the JMSDF. Rather these operations reinforced the position of this very small fleet highlighting its functional needs and setting them aside from those of a cost guard. This is significant especially in light of the fact that a notion of a separate navy with a clearly defined hierarchical structure also aligned with the views of the men who had been involved in rearmament plans since the days of the Demobilisation Ministry. Mid-ranking officers like the above-mentioned Captain Nagasawa and Commander Nakayama Sadayoshi, who later became the third Chief of maritime Staff (1961-63), had all been handpicked by Admiral Yōnai Mitsumasa and were all too aware that the new organisation had to try to avoid the internal factional divisions that had affected the Imperial navy in the 1930s.

In this respect, the operations in Korea proved to former naval officers the importance of a structural reform that would, incidentally, suit the circumstances of the rearmament. At the time of the surrender in 1945, both Captain Nagasawa and Commander Nakayama were working together as section and subsection heads at the Military Affairs Bureau of the Navy Ministry.³³ As they took on the task to ferry the navy through demobilisation and slowly, in its aftermath, towards rearmament, they used their understanding of the inner working of the pre-war navy ministry to shape the JMSDF. In this respect, the new navy ended up being very different from its wartime ancestor. In a way, the forerunners of the new navy sought to bring the JMSDF close to the pre-1933 imperial navy, what Prof Asada Sadao called the ‘traditional navy’, an organisation that was ‘well-ordered and unified’ and that had produced respected and cosmopolitan flag officers like Nomura and Yōnai.³⁴

³² JMSDF, *Kaijōjiteitai Gojū Nenshi – Shiryōhen*, 66-67.

³³ Auer, *The Post-war Rearmament of Japanese Maritime Forces*, 40.

³⁴ Asada, *From Mahan to Pearl Harbor*, 161.

Conclusions

During a visit in September 2012 to the Japan Maritime Staff College³⁵, the school's commandant – a former commander of the Japanese mine warfare command, pointed out that in post-war Japan minesweepers 'led the way' in the creation of the JMSDF.³⁶ He was referring to the fact that mine warfare assets 'open the way' in operations, but in the case of Japan, they not merely did so in Korea. This was certainly true. What is fascinating about this initial phase of Japanese post-war history is that whilst the Imperial navy had a substantial influence on the JMSDF, the case of the minesweeping operations in Korea suggests that this influence was not at all linear. It was selective, and its understanding can tell us a lot more about the nature of the differences between the two services. Ironically, whilst the personnel that manned the post-war minesweepers and planned naval rearmament were all from the pre-war navy, the actual first mission they performed in the post-war era was one that the Imperial navy had kept on a relatively secondary order of importance.³⁷

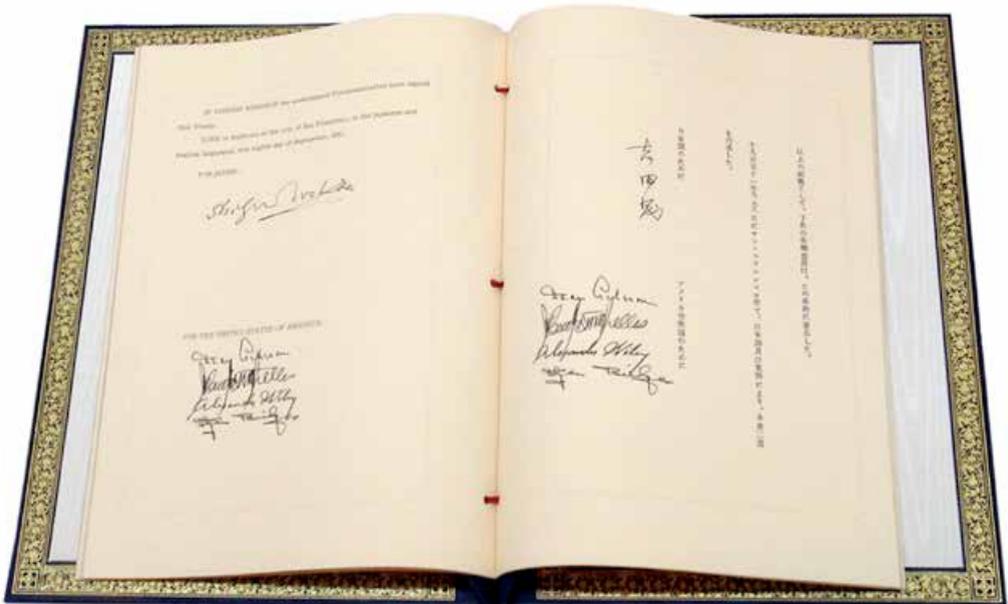
As this paper has argued, in the broader context of the rearmament process, the minesweeping operations in Korea proved three core points that affected how the naval planners approached the setting up of the new navy. First, military operations still mattered to Japanese security even in the post-war era. This consideration played to the strength of those in the planning position to lobby for careful political consideration before the creation of a new maritime force was to be conceived within the authority of a coast guard type of force. Second, these operations strengthened the case of naval officers who wanted to keep the minesweeping force as a separate structure within the Maritime Safety Agency initially, and then used it as a basic template for the new naval organisation. This, in turn,

³⁵ Kaijōjietai Kambu Gakkō (海上自衛隊幹部学校).

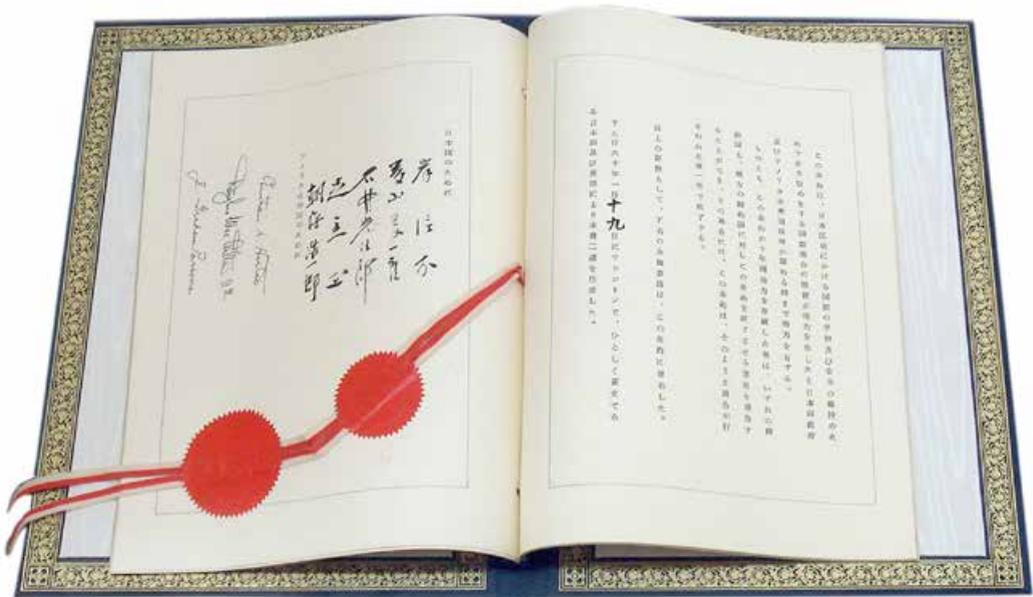
³⁶ Vice Admiral Izuru Fukumoto, interview with the author, Tokyo, 11 September 2012.

³⁷ On the role of minesweepers in the Imperial navy, Hiroaki Kato, 'Japanese Mine Warfare in the Asia Pacific War, 1941-1945', unpublished paper presented at the conference 'Global-Regional Nexus: The Sea and the Second World War', King's College London, 3-5 May 2012.

had a beneficial effect on the new navy's command structure, one that sought to unify fleet and administration functions under one chain of command. The very existence of this self-containing minesweeping structure offered a template for the new organisation. Finally, as naval planners lobbied for their role in the Japanese post-war defence establishment, their cause found in senior American military figures in Japan a powerful political ally. The securing of new frigates in the aftermath of the Korean mission, and the tasks performed in clearing Korean coasts, did much to offer American officials practical reasons for the return of a Japanese navy in the guise of a Pacific ally. In so doing, the minesweeping force 'opened the way' to the legacy of the imperial past in the post-war era.



Japan-US Security Treaty, 8 September 1951.



Japan-US Treaty of Mutual Security and Cooperation, 19 January 1960

I dragamine italiani (1946-1988)

di Vincenzo Grienti

Introduzione

Uno degli argomenti meno affrontati dagli storici militari dal punto di vista politico, strategico e tattico è l'impiego, il dislocamento e l'operatività dei dragamine. Nonostante l'attività di posamine e di dragaggio si sia rivelata fondamentale in alcuni teatri operativi arrivando a capovolgere in certi casi le sorti delle battaglie navali, l'interesse degli studiosi solitamente si è concentrato su altri aspetti delle vicende militari navali. Eppure da circa un secolo la maggior parte delle marine ha impiegato e impiega ancor oggi questo tipo di unità.



DESTRUCTION OF A BRITISH TENDER BY A TORPEDO.

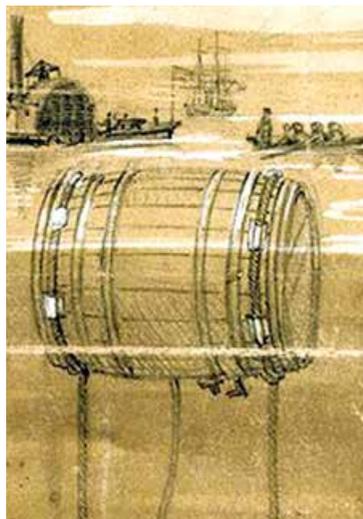
Le mine di David Bushnell (1740-1824) distruggono una nave inglese nel 1777

Nell'ultima intervista, rilasciatami un mese prima della scomparsa, Santoni sottolineò la scarsità degli studi su dragamine e cacciamine italiani¹, e la necessità di inqua-

¹ La differenza tra le due tipologie di unità è la seguente: il dragamine viene impiegato su ampie superfici di mare per rimuovere mine a bassa tecnologia come per esempio quelle ancorate sul fondo attraverso cavi oppure quelle classiche galleggianti. Quest'ultima tipologia di mine viene fatta "brillare" tramite impulsi elettromagnetici o acustici inviate da apposite apparecchiature poste a rimorchio dell'unità che effettua il dragaggio. Questi strumenti, definiti linee di dragaggio, danno vita a veri e propri "corridoi" sul mare liberi da mine utili per la navigazione. Il cacciamine invece è un'unità più sofisticata che, attraverso strumenti più sofisticati, viene impiegato nel contrasto delle mine da fondo più all'avanguardia. L'operazione del cacciamine è rivolta all'identificazione e alla distruzione di ciascuna mine individuata attraverso varie tipologie di scandaglio. Tra le caratteristiche del cacciamine ci deve essere la silenziosità e la precisione. Si avvale di propulsori ausiliari che ne consentono un posizionamento statico o dinamico continuo.

drare lo studio nella storia delle mine navali, citando come precursori quelle disegnate nel famoso *Huolongjing*, il trattato cinese d'artiglieria del XV secolo di Jiao Yo e Liu Ji, e i brulotti a percussione dell'americano David Bushnell (1740-1824) impiegati nel 1777 sul fiume Delaware contro le navi inglesi ancorate di fronte a Filadelfia. I risultati furono modesti, ma da quel momento il concetto di difesa e di attacco mediante ordigni esplosivi a percussione iniziò a prendere forma.

A metà Ottocento le potenze marittime cominciarono a pensare alle mine come una componente fissa ed importante delle operazioni navali. Durante la guerra di Crimea nella quale la marina russa pensò di creare aree di difesa nella baia di Sebastopoli, e durante la guerra di secessione americana le mine affondarono o danneggiarono una quarantina di navi, per circa 23 tonnellate. Veri e propri sbarramenti di mine navali furono usati nel 1900 dai cinesi sul fiume Peiho a difesa dei forti di Dagu e nel 1904 dai russi a difesa della base di Port Arthur. Questi ultimi inflissero ai giapponesi la perdita di 9 unità, inclusi 2 corazzate e 4 incrociatori. I giapponesi furono però i



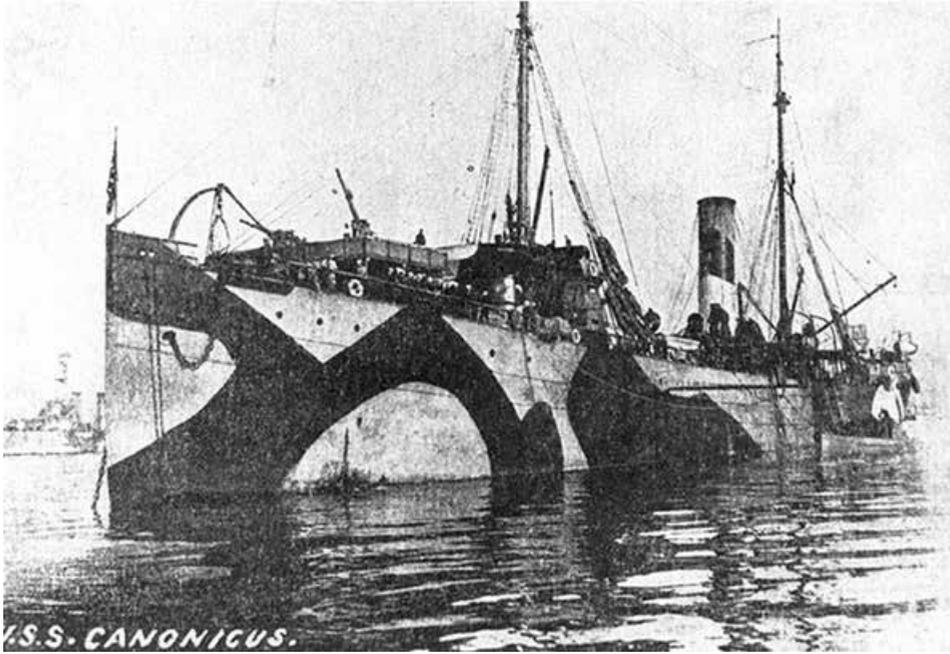
Alfred Waud (1828-1891). Disegno di una macchina infernale sul fiume Potomac (1861)

primi a usare le mine come arma subacquea d'attacco alle rotte in mare aperto. Non riuscendo a dare battaglia alla squadra russa di Port Arthur – rimasta prudentemente a ridosso delle batterie costiere – l'ammiraglio Togo riuscì a stanarla con una finta ritirata, attirandola così verso i punti di sortita in precedenza minati. Pur avendo avvistato con le fotoelettriche i posamine giapponesi e avendo disposto una ricognizione dello specchio di mare, i russi si resero conto troppo tardi di essere caduti in trappola. Alle 9.43 del 13 aprile la corazzata *Petropavlovsk*, su cui si trovava lo stesso ammiraglio Stepan Makarov, urtò contro una mina. In rapida successione, da prua a poppa, esplosero i suoi siluri, i locali caldaie e poi la santabarbara. L'ammiraglia russa affondò rapidamente².

² A. Santoni, *Due secoli di Guerra sul mare*, Vol. II, Roma, Libreria Militare Ares, 2012

L'impiego delle mine navali nella Grande guerra

Photo # NH 85034 USS Canonicus in British waters, 1918

Il posamine americano *Canonicus* in servizio inglese nel 1918

L'impiego tattico delle mine sperimentato dai giapponesi a Port Arthur, fu imitato dai tedeschi durante la grande guerra, che riuscirono così ad affondare nelle acque inglesi l'incrociatore leggero *Amphion* e la corazzata *Audacious*. Ma il vantaggio delle mine sta soprattutto nell'impiego strategico, per l'interdizione delle rotte nei passaggi obbligati e il blocco dei porti, e, in parallelo con l'arma sottomarina, i tedeschi svilupparono pure la guerra di mine, in particolare nella Manica. Si stima che nel corso della guerra abbiano posato oltre 250 mila mine, le quali inflissero al nemico la perdita di circa 600 unità per un milione di tonnellate di naviglio. Avendo la superiorità navale, l'Intesa attuò invece il blocco degli Imperi Centrali con le forze di superficie, e solo nel 1918 la marina americana, assistita da quella britannica, creò nel Mare del Nord un grande sbarramento di 70 mila mine (Northern Sea Mine Barrage), per proteggere i rifornimenti navali dagli U-boat tedeschi.

Inizialmente l'unico modo di difendersi dalle mine ad urto era di dragarle, trascinandole verso fondali più bassi mediante coppie di cavi rimorchiati a sciabica, per poi farle affiorare e brillare con armi da fuoco. Procedura ovviamente assai rischiosa come dimostrano le altissime perdite dei mezzi di dragaggio inglesi, quasi 200 sui 725 complessivamente impiegati nella Manica.

Naturalmente nel corso della guerra sia le mine navali (arma relativamente poco costosa e di facile fabbricazione) che i sistemi di minamento, auto-protezione (paramine), caccia e dragaggio furono sviluppati e resi più efficaci.

L'impiego dei dragamine nella seconda guerra mondiale

La guerra di mine ebbe un ruolo fondamentale nella seconda guerra mondiale, e non solo in bacini ristretti come il Mediterraneo, il Mar Nero e il Baltico, ma anche negli Oceani.



Bundesarchiv - Bild 101160080-244-04
Foto: Görsch 1 1941/1943 ca.

Dragamine tedesco in un porto francese nel 1941

Le aree minate create dalla Regia Marina erano in prossimità dei porti e delle rotte di navigazione con fondali medio-bassi. Infatti, per essere efficace, la mina doveva esplodere ad una distanza inferiore a 60 metri

dalla nave nemica, a meno di non essere esattamente posizionato nella verticale del bersaglio. Le aree sottoposte a minamento erano composte da una sequenza di mine che, dal punto di vista numerico variavano a seconda della difficoltà di penetrazione che si voleva dare al campo minato.

Naturalmente una delle componenti essenziali – il cui sviluppo avvenne nel corso del secondo conflitto mondiale – restò la tipologia di mine utilizzate. Ne esistevano di diverse, tra queste le mine ormeggiate a contatto o, come spesso sono state definite “ad urto” caratterizzate da un cilindro o cassa all’interno del quale era contenuto l’esplosivo. Questa è la mina di mare più comune nell’immaginario collettivo in quanto munita di protuberanze di natura urtante, il cui piegamento causa la rottura di una fialetta che determina il versamento del liquido in un condensatore o batteria provocando l’innesco della mina. Il fondale di posa delle mine ormeggiate può raggiungere circa un centinaio di metri, oltre i quali il peso del cavo d’ormeggio supera la potenza di spinta positiva e la mina affonda. Una particolare tipologia, vietate, ma che furono utilizzate molto probabilmente nel Canale di Sicilia erano dette “mine a contatto alla deriva”.

Come ha avuto modo di spiegare il contrammiraglio Franco Eccher della Spezia in un interessante articolo pubblicato da *Marinai d’Italia*, queste mine “erano lasciate alla deriva sovracorrente prima del passaggio dei convogli e, se non esplose, probabilmente finivano sui bassi fondali e quindi affioravano. Sono le precedenti mine, private dell’ancoraggio ed opportunamente appesantite da una catenaria che le manteneva ad una certa quota e, strisciando sul fondo, ne rallentava lo spostamento”³. Infine esistevano anche mine da fondo ad influenza magnetica e/o acustica, utilizzate durante gli ultimi anni di guerra. Erano a spinta negativa, molto più grosse e con più esplosivo delle precedenti (oltre i 500 kg), non avendo necessità di spinta. L’innesco avveniva per il rumore e per la variazione di campo magnetico provocati dal passaggio della nave⁴. Durante il secondo conflitto mondiale queste mine furono poste in prossimità dei porti e delle rotte di navigazione con fondali medio-bassi per via del loro limite operativo che, per le navi di superficie, non superava i sessan-

³ F. Eccher, “Operazioni di bonifica del Dopoguerra”, *Marinai d’Italia*, aprile 2009, pp. 29-36.

⁴ *Ibidem*

ta metri oltre i quali la loro eventuale esplosione sarebbe stata poco efficace a meno di essere esattamente sotto la verticale del bersaglio.

La riorganizzazione dei dragamine nel Dopoguerra

Alla fine del secondo conflitto mondiale quasi tutti i mari che bagnavano la penisola italiana erano pieni di mine ormeggiate ad urto e da fondo ad influenza magneto-acustica posate anche in alcuni porti come La Spezia, Genova, Ancona, Civitavecchia, dalla Marina tedesca in ritirata dopo l'8 settembre 1943. Non mancavano poi casi in cui navi civili e militari che rischiavano di saltare in aria per via della presenza di mine trasportate dalle correnti. Queste ultime essendo "ad urto" incrementavano le difficoltà di poter iniziare, specialmente per navi mercantili, rotte commerciali mettendo in moto un'economia, quella italiana, ridotta sul lastrico per vie delle scelte compiute durante il Ventennio fascista. La necessità di bonificare le rotte, gli accessi ai porti condusse al bisogno di individuare una quantità di unità navali da impiegare come dragamine. Un bisogno che la Marina italiana non avrebbe potuto soddisfare date le perdite di naviglio subite nel corso del conflitto, ma anche per via delle clausole legate all'armistizio. In un primo momento le unità navali impiegate per la neutralizzazione dei campi minati furono alcune corvette classe *Ape* non requisite dagli Alleati. I bocchettoni dal quale venivano solitamente scaricate le bombe, poste a poppa di queste corvette, furono sostituite con strumenti e apparecchiature con le quali potevano essere effettuate operazioni di dragaggio meccanico.

Il gap fu rappresentato dalla completa assenza di unità navali di dragaggio "amagnetiche" funzionali allo sminamento di fondo. Si cercò quindi di ricorrere alle marine alleate ottenendo (nel 1946) la cessione temporanea da parte della marina britannica di 16 dragamine "amagnetici" tipo "MMS" da 200 tonnellate (restituiti nel 1951) e la cessione definitiva



di 16 dragamine meccanici da 500 tonnellate (Dance-class trawler), aventi scafo in ferro sufficientemente smagnetizzato e dotati di apparecchiatura meccanica del tipo "oropesa". Il primo gruppo costituì la classe "200" e svol-

se un'attività preziosissima, specie nel primo periodo post-bellico, per il dragaggio magnetico dei porti e delle acque litoranee. Il secondo gruppo costituì la cosiddetta classe "300", radiati nel 1965.



Nel 1947 vennero acquistati dagli Stati Uniti 17 YMS, unità di nuova generazione (varati nel 42/43), che costituirono la classe "400" o classe *Fiori*. Avevano lo scafo in legno ed erano dotati di doppio cavo di dragaggio, di apparecchiatura magnetica ed

acustica. Con il loro arrivo le capacità operative del settore ebbero un salto di qualità. Secondo *L'almanacco storico delle navi militari italiane 1861-1965* alla fine del 1949 l'Italia disponeva di circa una settantina di unità realmente adibite per le operazioni di dragaggio. A partire dalla prima metà degli anni '50, poi, alla classe *Fiori* si aggiunsero le unità da essa derivate, assemblate e successivamente costruite nei cantieri italiani di Monfalcone divennero per tutto il periodo del Dopoguerra il logo tecnico-operativo più importante a livello nazionale per quel che riguardava il dragaggio della Marina Militare.



Nel 1956 vennero costruiti anche venti dragamine classe *Aragosta* di circa 180 tonnellate utili al dragaggio meccanico, ma anche per il pattugliamento delle acque costiere. Alla fine degli anni '50 la Marina aveva in servizio circa un centinaio di dragamine, senza contare alcune ex torpediniere impiegate per il dragaggio meccanico. Le unità principali erano i 4 dragamine d'altura (MSO) della classe *Salmone.*, ceduti dall'US Navy nel 1957-58. Seguivano la classe *Alberi* (36 unità) – composta dai tipi

Agave (19) e *Abete* (17), il tipo *Anemone* (17) della classe *Fiori*, la classe *Aragosta* (20), la classe ex-inglese *300* (16), 11 unità *DV* e infine le ex torpediniere *Abba*, *Carini* e *Mosto* classificate dragamine meccanici costieri e in servizio dalla prima guerra mondiale. Queste ultime furono radiate alla fine degli anni '50. Nel 1959, poi, si aggiunse il *Mandorlo*, costruito in Italia e, sebbene con alcune modifiche non dissimili dai capoclasse *Abete* e *Agave* americani.

A seguito di un approfondito riesame della minaccia della guerra di mine, le forze di dragaggio furono ridotte sopprimendo il 3° e 6° gruppo. La nuova organizzazione riunì le forze in un Comando autonomo con sede alla Spezia (COMDRAG), retto da un ammiraglio di divisione alle dirette dipendenze di Maristat. Inoltre furono definiti anche i COMGRUPDRAG, cioè i Comandi dei Gruppi Dragamine, le unità ad essi assegnate e il Centro Addestrativo Mine e Dragamine (COMGRUPDRAG). I compiti e le attribuzioni assegnate al Comando Dragamine furono innanzitutto di tipo addestrativo nei confronti degli equipaggi delle unità, la definizione dei rapporti e degli impieghi di personale COMSUBIN (Comando Subacqueo Incursori) e il relativo addestramento del personale SDAI (Servizio difesa antimezzi insidiosi)⁵.

Seppur considerata ausiliare e “minore” come attività operativa, quella svolta dai dragamine d'altura, dai dragamine costieri e - in seguito alla riconversione e all'aumento del numero di equipaggio - dai cacciamine è da ritenersi molto importante. Non è un caso che l'ulteriore *step* compiuto dalla Marina Militare fu quello che condusse all'avvento dei moderni cacciamine con gli scafi non più in legno ma in vetroresina come i primi classe *Lerici* in cui per la prima volta in tutte le unità che composero questa classe furono allestite le Centrali operative di propulsione, facendo tirare un sospiro di sollievo ai motoristi navali e all'equipaggio che a bordo si occupava delle macchine. I dragamine, successivamente convertiti in cacciamine (Mhc), poi conclusero la loro attività operativa in Italia

⁵ La Marina Militare Italiana nel corso degli anni si è dotata di un certo numero di Nuclei S.D.A.I. con sedi a La Spezia, Taranto, Augusta (SR), Ancona, Cagliari e La Maddalena (SS). Ogni nucleo è comandato da un ufficiale qualificato subacqueo, dunque in possesso dei brevetti relativi alla componente subacquea ed è composto da un numero variabile di sottufficiali e personale di truppa appartenenti alla categoria dei Palombari.

con la conseguente dismissione o, in pochi casi, con la cessione ad altri Paesi come la Grecia. Alcune di esse rimasero in servizio con altri compiti operativi in qualità di navi ausiliarie, idrografiche oppure per le attività addestrative fino a dopo il 1990 come per esempio nave *Alloro* 1992.

I dragamine classe Alberi: impegni, compiti e attività



I dragamine *classe Alberi* o *Legni* come molti esperti e giornalisti di storia militare li hanno definiti sono state unità costruite per il dragaggio di mine navali, realizzate a partire dagli anni Cinquanta per la Marina Militare Italiana tra il 1953 e il 1957 sul progetto americano dei dragamine Classe *Adjutant* nell'ambito del Mutual Defense Assistance Program (M.D.A.P.) destinato agli alleati degli Stati Uniti, tra cui la Marina Militare Italiana. Molte di queste unità, destinate agli Stati europei nell'immediato dopoguerra furono realizzate negli Stati Uniti su specifiche N.A.T.O. e poi trasferite via mare nel continente europeo. Altre, invece, sempre seguendo le suddette specifiche tecniche del Patto Atlantico furono allestite nei cantieri europei su commesse Off Shore attraverso i fondi M.D.A.P. messi a disposizione dagli Americani, da un lato per incrementare le capacità difensive dell'Europa Occidentale, dall'altro cer-

cando di stimolare la produzione industriale di quei Paesi che, come l'Italia, erano usciti sconfitti dalla Seconda guerra mondiale.

I dragamine classe *Adjutant* furono classificati A.M.S. (*Auxiliary Minesweeper Series*) cioè dragamine ausiliari per poi essere riclassificati M.S.C. (*Coastal Minesweeper Class*) cioè dragamine costieri. La prima serie di unità di dragamine classe *Abete*, costituita dalle 17 unità realizzate negli Stati Uniti furono trasferiti alla Marina Militare Italiana nei primi anni Cinquanta mentre la seconda serie formata da 19 unità furono costruite nei cantieri italiani sullo stesso progetto, di cui le prime 12 unità andarono a costituire la classe *Agave*.

Le ultime 7 unità realizzate su commessa “Off Shore” nei Cantieri di Monfalcone furono classificate classe *Bambù*. Tutte le unità di questa classe avevano lo scafo monocarena in legno e materiali amagnetici mentre l'armamento antiaereo era costituito da due mitragliere da 20/70 mm in un impianto binato, generalmente Browning. L'apparato motore era costituito da due motori diesel della General Motors dalla potenza di 900 HP nelle unità della prima serie e 1200 HP in quelli della seconda serie. I motori, accoppiati agli assi portaelica mediante giunto a riduzione, consentivano ai dragamine di raggiungere una velocità massima di 14 nodi. In particolare, qui, ci si vuole concentrare sulla storia della prima serie con capoclasse nave *Abete* costituita da 17 unità realizzate in cantieri americani su specifiche N.A.T.O. e trasferite alla Marina Militare con la seguente classificazione: M 5501 Abete, M 5502 Acacia, M 5503 Betulla, M 5504 Castagno, M 5505 Cedro, M 5506 Ciliegio, M 5507 Faggio, M 5508 Frassino, M 5509 Gelso, M 5510 Larice, M 5511 Noce, M 5512 Olmo, M 5513 Ontano, M 5514 Pino, M 5515 Pioppo, M 5516 Platano, M 5517 Quercia).

Le prime unità dragamine consegnate dalla U.S. Navy all'Italia

Le prime 17 unità della classe *Alberi* furono impostati nel 1951 nel cantiere statunitense di Grebe, a Chicago, nell'Illinois, e consegnati all'Italia. La consegna fu effettuata dal 1953 al 1955 e le prime unità ad essere consegnate furono Nave “Abete” e Nave “Castagno” secondo quanto emerge da una ricerca curata da Patrizia Catani e Roberto Zucco-

lini per conto del Ministero degli Affari Esteri nel 1990⁶. dopo il trasferimento di ciascuna nave e in seguito riprodotti in ulteriori 19 esemplari presso i cantieri di Monfalcone. A questi si aggiunsero i quattro dragamine oceanici classe *Salmone* ceduti nel 1956-1957 e intensamente usati sia nel loro ruolo originario che come pattugliatori d'altura nel Canale di Sicilia. I dragamine amagnetici costieri e quelli d'altura - come nel caso delle quattro unità classe *Salmone* trasferite dagli Usa all'Italia - sono stati considerati "naviglio minore" o di secondaria importanza. Certamente il loro ruolo può essere annoverato tra le unità ausiliarie e di supporto alle squadriglie navali. Non per questo però non sono stati chiamati dal Paese ad affrontare missioni delicate e impegnative in zone di operazione dove la presenza di queste piccole unità si è rivelata essenziale e, a volte, insostituibile. Un esempio è la Prima guerra del Golfo, ma anche l'impiego operativo durante la crisi della ex Jugoslavia nel '92 nel Mar Adriatico e poi nel Canale di Sicilia. L'armamento antiaereo era costituito da una mitragliere da 20/70 in un impianto binato. L'apparato motore era costituito da due motori diesel dalla potenza di 900 HP nelle unità della prima serie e 1200 HP in quelli della seconda serie. I motori, accoppiati agli assi portaelica mediante giunto a riduzione, consentivano ai dragamine di raggiungere una velocità di 14 nodi⁷. Essi riuscirono a portare alta la bandiera della Marina Militare in numerose occasioni in cui si rendeva necessaria una rapida intercettazione e localizzazione di alcune tipologie di mine. Non solo, proprio per le loro caratteristiche, per via di un dragaggio consistente in molteplici passaggi in un'area operativa ben precisa e circoscritta rimorchiando generatori di rumore e di campo magnetico nell'audace tentativo di stimolare i sensori delle mine sopra le quali il dragamine effettuava uno o più passaggi, non furono pochi i rischi affrontati dall'equipaggio, forti comunque dell'immunità di cui ogni unità di questo genere era dotata per il suo basso magnetismo e la sua silenziosità. Per tale ragione periodicamente era importante andare in bacino per effettuare il *decaussing* al fine di mantenere sempre alto il grado di amagnetività dell'unità.

⁶ *I Fondi Archivistici dei Consolati in Chicago, Cleveland, Denver, New Orleans e S. Francisco conservati presso l'Archivio Storico Diplomatico*, a cura di P. Catani - R. Zuccolini, Roma 1990, p. 313

⁷ *La flotta italiana*, Vito Bianco Editore, pp. 94-95, 1962.

La trasformazione in cacciamine e la classe Lerici

Successivamente nave *Castagno*, *Cedro*, *Frassino*, *Gelso*, *Platano*, *Loto* e *Mandorlo* con analoghe disposizioni ma in tempi diversi vennero trasformati in cacciamine e dotati di moderne apparecchiature per l'individuazione e la distruzione delle mine. Il cambio di classifica di ogni unità in cacciamine avvenne nel 1981 per DPR. In tal modo la Marina Militare si dotava di unità navali implementate non solo nella strumentazione di bordo, ma anche dal punto di vista del numero di uomini di equipaggio.

L'impiego di queste unità "riclassificate" permetteva alla Marina Militare Italiana di poter fronteggiare una sensibile evoluzione della minaccia



derivante dagli sviluppi realizzati nel campo delle mine marine, contro la quale solo le nuove tecniche di caccia alle mine potevano fornire una adeguata risposta. Questo, in attesa di una fase di transizione ben più complessa rispetto a un, seppur non facile, cambio di classifica. Una transizione che successivamente condurrà ai cacciamine in vetroresina classe *Lerici*.

Per tutte le unità interessate al programma i lavori vennero effettuati nell'Arsenale di La Spezia. Durante i lavori di trasformazione vennero sbarcate tutte le apparecchiature per il dragaggio e le unità vennero dotate di un propulsore ausiliario costituito da un'elica intubata, orientabile e retrattile, sistemata nella zona di centro/poppa, in grado di assicurare la necessaria silenziosità e manovrabilità delle unità nei pressi delle mine; venne quindi installato il sistema per la caccia alle mine, destinato ad assolvere le funzioni di localizzazione, identificazione e neutralizzazione delle mine, facente capo ad una centrale operativa. Le apparecchiature principali comprendevano: un sistema di radionavigazione di precisione e tracciamento automatico e un radar di precisione associato al sistema di tracciamento automatico; un ecogoniometro a profondità variabile per le funzioni di identificazione e neutralizzazione; un nucleo di sei operatori subacquei con battello pneumatico attrezzato al trasporto e rilascio di ca-

riche esplosive di contro-minamento; una televisione subacquea semovente e filoguidata.

L'operatività dei dragamine e dei cacciamine classe *Alberi* non era per niente conclusa in piena Guerra fredda e nel bel mezzo di nuovi fronti aperti in Medio Oriente. Il primo dragamine riclassificato fu il *Mandorlo*, che venne equipaggiato di sonar rimorchiabile a profondità variabile AN/SQQ-14, in grado di operare su due frequenze acustiche distinte: una con tonalità più bassa per la scoperta della presenza di mine e l'altra con tonalità più alta, che grazie ad una migliore precisione, permetteva una classificazione e localizzazione più accurata dell'ordigno individuato. I test effettuati sul *Mandorlo* furono dunque utili per promuovere miglioramenti necessari e consentire la piena trasformazione, tra il 1978 ed il 1984, degli altri sei dragamine (*Castagno*, *Cedro*, *Frassino*, *Gelso*, *Platano* e *Loto*). Queste unità furono gradualmente poste in disarmo con l'entrata in servizio delle nuove unità *Lerici* e *Gaeta*.

L'attività operativa dei cacciamine negli anni '80

Nel 1982 tre dragamine della Classe Bambù furono destinati nelle operazioni di pattugliamento nel golfo di Aqaba, nell'ambito della Forza Multinazionale e di Osservatori delle Nazioni Unite per il rispetto degli accordi di Camp David, e riclassificati pattugliatori. La scelta cadde sui dragamine *Bambù*, *Mogano* e *Palma*, normalmente di base ad Ancona ed addestrati al pattugliamento in Adriatico, che vennero inviati a La Spezia per lavori di modifica. Nel corso dei lavori vennero sbarcate tutte le apparecchiature per il dragaggio, venne installato un secondo radar di navigazione. I dragamine vennero ritinteggiati di bianco e a poppa venne costruita una tuga, al posto del verricello per il dragaggio meccanico, contenente gli apparati di condizionamento, allo scopo di rendere più confortevole la vita di bordo nel caldo del Mar Rosso. Così fu costituito il 10° Gruppo Navale Costiero che al comando del Capitano di Fregata Angelo Miniussi partì per il Sinai il 25 marzo 1982 iniziando i pattugliamenti a partire del mese di aprile. Alle tre unità si aggiunse una quarta della stessa classe, Nave *Mango* per favorire gli avvicendamenti, con tre unità dislocate in zona ed una a turno in Italia per lavori di manutenzione. L'anno seguente, nel 1983 Nave *Alloro* fu riclassificata come unità addestrativa e il distintivo divenne A 5308.

Il 22 agosto 1984 partirono da La Spezia gli M.H.C. *Castagno*, *Frassinio* e *Loto* affiancati dalla nave ausiliare *Cavezzale* preparata per l'occasione come nave comando in appoggio alle forze di dragaggio andando a costituire il 14° Gruppo Navale agli ordini del Capitano di Vascello Fernando Cinelli, specialista della guerra di mine. L'operazione fu coordinata in ambito interforze con una squadriglia di cacciamine britannica e una francese e ufficialmente ebbe inizio il 29 agosto protraendosi per tutto il mese di settembre⁸. In questa circostanza furono impiegate per mare a rotazione due unità in una zona di circa 30 miglia quadrate tra Deversoir e Suez nel golfo omonimo controllando anche parte del Grande Lago Salato. Ultimata la missione di bonifica in questa prima zona all'Italia ne fu assegnata una seconda più ampia di 65 miglia quadrate a cavallo del fascio di rotte d'accesso al Canale. Il 14° Gruppo ebbe l'ordine di rientrare in Italia il 19 ottobre a missione compiuta, cioè quando si ritenne di aver la sicurezza della riuscita della bonifica della zona interessata. La missione ottenne il plauso del Governo egiziano e rappresentò una notevole esperienza per il personale del dragaggio⁹.

L'occasione diede l'opportunità di poter effettuare un collaudo della reale capacità operativa dei dragamine trasformati in cacciamine, proprio al termine del ciclo dei lavori di trasformazione delle sei unità, che iniziati nel 1978 terminano proprio nel 1984, con il rientro in servizio del *Platano*.

Nel 1988 i dragamine riclassificati pattugliatori ed inquadrati nel 10° Gruppo Navale Costiero ricevettero un nuovo distintivo ottico tipico delle unità da pattugliamento. Dal 15 agosto al 30 dicembre l'MHC *Loto* e l'MHC *Castagno* presero parte alla "Operazione Persico" nell'ambito del 18° Gruppo Navale (57ª Squadriglia), svolgendo azione di bonifica delle acque del Golfo Persico infestate da mine rilasciate dai belligeranti durante il conflitto Iran-Iraq. L'attività dei "Cacciamine Trasformati" fu sorprendente a tal punto da farsi notare a livello internazionale nonostante la loro anzianità di servizio. Questo a partire dalle prime attività operative svoltasi dal 5 al 9 settembre nel "quadrante" Sharja – Jabal Ali.

⁸ P. P. Ramoino, *La Marina Militare e le P.S.O. Da Tiran a Sharp Guard*, (fonte: http://dipartimenti.unicatt.it/scienze-politiche-Ramoino_PSO_Marittime.pdf)

⁹ *ibidem*

I cacciamine impiegati in questa zona di operazione il 19 novembre del 1988 imbarcarono 6 giornalisti di altrettante testate nazionali (*Agenzia Ansa, Agenzia Kronos, Il Giornale, Corriere della Sera, Il Messaggero, Il Tempo*) mentre i successivi 22 e 23 novembre gli equipaggi di entrambi i cacciamine accolsero in visita l'on. Valerio Zanone, Ministro della Difesa. Nel dicembre dell'88 le due unità della Marina Militare attraversarono lo stretto di Hormuz facendo una prova rimorchio grazie a Nave *Euro* e poi rifornimento prima sostare a Mina Rayzut e procedere al trasferimento verso il Porto di Gibuti il 12 e il 13 dicembre.

Alla fine di quell'anno l'operazione venne conclusa dopo il passaggio dal Canale di Suez non prima di commemorare il 15 dicembre con una intensa cerimonia i caduti del Sommergibile *Galvani*. Tra il 21 e il 30 dicembre "L'operazione Golfo Persico" per i cacciamine si concluse con l'arrivo al Porto di La Spezia e con una cerimonia di benvenuto e di ringraziamento per gli equipaggi che avevano dimostrato grande competenza e spirito di abnegazione nell'operare in situazioni difficili e in acque impervie.



Cacciamine *Crotona* MM 5558

COMFORDRAG

Attualmente il Comandante delle Forze contromisure mine (COMFORDRAG) è un Contrammiraglio, il quale è anche Comandante delle Forze Ausiliarie. Il COMFORDRAG, il cui motto è “*Insidias aufero*”, ha sede e base operativa alla Spezia. Il suo compito è l'addestramento, la pianificazione e la condotta delle operazioni di lotta alle mine mediante la bonifica delle rotte di accesso ai porti nazionali e dei fondali marini da ordigni pericolosi. Il COMFORDRAG si occupa anche, insieme ad altri enti preposti, della ricerca e della salvaguardia dei beni archeologici sommersi. Il COMFORDRAG è articolato in due Squadriglie Dragamine (COMSQUADRAG53 e COMSQUADRAG54) comandate da Capitani di Fregata:

COMSQUADRAG53

Comprende uno dei due cacciamine della prima serie della classe Lerici rimasti in servizio dopo la messa in riserva dei primi due e quattro cacciamine della classe Gaeta:

- *Vieste* (M 5553)
- *Termoli* (M 5555)
- *Numana* (M 5557)
- *Viareggio* (M 5559)
- *Rimini* (M 5561)

COMSQUADRAG54

Comprende quattro degli otto cacciamine della seconda serie e uno della prima serie:

- *Milazzo* (M 5552)
- *Gaeta* (M 5554)
- *Alghero* (M 5556)
- *Crotone* (M 5558)

Livorno è anche triveneta
Un'analisi storica sugli allievi triveneti
dell'Accademia Navale

di Roberto Domini



Ho conosciuto il professor Alberto Santoni nel 1993, quando seguii il suo corso presso la facoltà di storia contemporanea a Pisa. Ero appena tornato dal *Royal Naval College* di Greenwich ed ero stato destinato all'allora Istituto di Guerra Marittima con l'incarico di assistente di strategia marittima e storia navale; in seguito fui destinato presso l'Ufficio Storico della Marina. L'insegnamento di Santoni ha rappresentato, perciò, il completamento della mia formazione personale e professionale. Dal 1993 ci siamo visti con continuità e con maggiore frequenza dopo il mio trasferimento a Roma. Ricordo in particolare un viaggio a Terni con lui per un convegno su Benedetto Brin, e la gratificazione che ricevetti quando mi scelse per presentare uno dei suoi ultimi libri. Nutrivamo una simpatia reciproca ed, essendo lui nato il 27 novembre come mio figlio Guglielmo, non ho mai mancato di salutare i suoi compleanni.

In ricordo del suo insegnamento presento qui in anteprima parte di una ricerca in corso sugli allievi dell'Accademia Navale di origine triveneta. Analisi storico-sociale di questo tipo, pur rare, sono diffuse, basti pensare a quella sui primi dieci lustri della Regia Marina (1861-1914) dell'amico e collega Francesco Zampieri.¹ Ulteriore stimolo ha rappresentato il saggio di Marco Mondini sulle tradizioni militari nel Veneto dal 1866 al 1914.²

¹ Francesco Zampieri, *Marinai con le stellette*, Aracne, Roma, 2008.

² Mondini Marco, "Le tradizioni militari in Veneto dalla fine del dominio asburgico alla grande guerra: linee di una storia militare regionale", in *Studi Storico Militari 1999*, SME Ufficio Storico, Roma, 2000.

I dati che ho raccolto provengono dagli annuari dell'Accademia Navale, che fino agli anni '70 riportavano il luogo di provenienza di ogni allievo. Il risultato è stato poi controllato e integrato attraverso la lettura di tutti i registri matricolari (dal 1881 al 2012), conservati sia nella sala storica sia nella segreteria della direzione ai corsi, unici ad avere valenza di ufficialità. La raccolta di dati si compone di nominativi, data e luogo di nascita, numero di matricola, provenienza e corpo di appartenenza di oltre 1650 allievi definibili come triveneti.

A tale gruppo appartengono sia quelli nati nel Triveneto sia quelli che, e ciò vale sino al 1970, pur nati fuori area, all'atto dell'arruolamento risultavano provenire da città del Triveneto.



Il gruppo che ho selezionato include pure i nati in Istria e Dalmazia, considerati come provenienti da Trieste. L'individuazione dell'origine non può essere ovviamente del tutto precisa, perché cognomi e luoghi di nascita non sono sempre del tutto affidabili.

Tutti i cadetti considerati sono risultati vincitori di concorso, ma non ho voluto affrontare una loro eventuale uscita dall'Accademia prima del termine del ciclo formativo. Tra di essi alcuni non hanno mai iniziato la

prima classe perché ritiratisi prima. Non era mia intenzione concentrare l'attenzione sulle dimissioni, volute o forzate, ma sulle provenienze e sulle possibili ulteriori interpretazioni dei dati disponibili.

Dal 1881 al 2004 (sono mancanti alcuni dati relativi agli anni successivi al 2004) gli allievi dell'Accademia Navale sono stati complessivamente 12.986. Tra questi ben 1.574 rientrano nella categoria che abbiamo definito come triveneti.

La presenza media di allievi triveneti tra il 1881 e il 2004 è pari al 12.1% rispetto al totale. Se scomponiamo tale percentuale in quattro periodi storici ben definibili e presentati nella tabella sottostante, si può notare come tra il 1881 e il 1918 essa sia stata lievemente superiore, tra il 1919 e il 1945 molto superiore, tra il 1946 e il 1992 leggermente inferiore e tra il 1993 e il 2004 assai inferiore.

Periodo	%	Periodo	%	Periodo	%	Periodo	%
1881/1918	12.2	1919/1945	16.8	1946/1992	11.5	1969/2004	4.5

La lettura dei dati ci consente di sviluppare alcuni spunti di riflessione.

Dai primi anni di fondazione dell'Accademia sino alla I guerra mondiale (periodo detto "unitario") la percentuale di allievi triveneti rispetto al totale dei cadetti del primo anno è stata superiore al valor medio per 19 volte e inferiore per 17 volte.

Nel II periodo (periodo detto "del fascio") la percentuale di allievi triveneti rispetto al totale dei cadetti del primo anno è stata superiore al valor medio per 20 volte e inferiore per 6 volte.

Dalla fine della II guerra mondiale al 1992 (periodo detto "della guerra fredda") la percentuale di allievi triveneti rispetto al totale dei cadetti del primo anno è stata superiore al valor medio per 24 volte e inferiore per 23 volte e in particolare a partire dal 1973, e per i successivi vent'anni, il numero degli allievi triveneti si è sempre mantenuto sotto la media, denotando un minore interesse verso la professione di ufficiale di marina da parte dei giovani del nord est.

A partire dal 1992 (periodo detto "post guerra fredda") la percentuale di allievi triveneti rispetto al totale dei cadetti del primo anno è stata inferiore al valor medio per 11 volte e mai superiore in nessun anno.

L'anno 1998 rappresenta il punto più basso, con una presenza di un allievo triveneto su 102 cadetti del primo anno.

Gli anni che hanno visto una maggiore presenza di allievi triveneti, con valori superiori al 20% rispetto al totale sono stati il 1889 (22.2), il 1902 (23.5), 1904 (22.2), 1908 (37), 1920 (21.5), 1925 (21.5), 1928 (22.2), 1932 (20.2), 1934 (21.5), 1937 (20.5), 1941 (22.7), 1943 (22.2), 1956 (29.2).

Durante la I guerra mondiale (1914 - 1918) la percentuale di allievi triveneti è del 12.7%, valore di poco superiore al valor medio.

Durante la II guerra mondiale (1939 - 1943) la percentuale di allievi triveneti è del 18.6%, valore molto al di sopra del valor medio.

Leggendo i dati sarebbe possibile avanzare anche l'ipotesi che l'aumento della presenza di allievi triveneti sia da mettere in relazione sia alle tensioni vissute dal Paese sia alle guerre combattute dall'Italia. Non va mai dimenticato, inoltre, l'effetto positivo determinatosi in corrispondenza di momenti di grande patriottismo. Ciò potrebbe far pensare a uno spirito guerriero dei giovani triveneti e a un loro elevato patriottismo.

Si può inoltre affermare che a partire dal 1973 il numero dei vincitori di concorso triveneti è andato scemando. Ciò può essere dipeso da un minore scambio di informazioni tra i giovani di uno stesso luogo di provenienza o su un ridotto effetto promozionale da parte della Marina. Potrebbe apparire importante anche l'effetto negativo del 1968 sui potenziali concorrenti o lo scarso *appeal* che la professione aveva in quegli anni in un'area d'Italia in grande fermento e piena di aspettative. È certo che dal 1973 inizia un progressivo distacco delle nuove generazioni dalla Marina Militare e dalla vita di mare. Se guardiamo ai numeri si può notare come sino al 1973 la percentuale di allievi triveneti raggiunga il valor medio di 14.8% del totale, mentre dal 1973 in poi tale valore scema di oltre la metà a un risibile 7%.

Se andiamo ad analizzare le provenienze e cominciamo con il Veneto, si può notare come la parte del leone, giustamente, sia fatta da Venezia che risulta aver dato i natali a 282 allievi, dei quali ben 218 nati nel capoluogo di provincia. Segue Verona con 113, Padova con 109, Treviso con 102, Vicenza con 96, Rovigo 42 e Belluno con 36 per complessivi 780

allievi. Nella scheda che segue i numeri tra parentesi rappresentano gli allievi nati fuori area, ma giunti in Accademia provenienti da quella città.

	VENETO						
	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Venez.	Vicen.	Verona
totale	36 (2)	109 (30)	42 (4)	102 (10)	282 (66)	96 (5)	113 (24)
Capoluo.	15	78	13	46	218	47	71
provincia	21	41	29	56	64	49	42

Come è facile notare, dei 780 allievi il 62.5% proveniva dalle città mentre il 38.7 dalla provincia. Se il predominio della città è comprensibile per Venezia, Padova e Verona, da sempre le città più popolate e tecnologicamente avanzate, si può notare come per le province di Belluno, Rovigo, Treviso e Vicenza la campagna domina il capoluogo, che risulta essere di fatto il paese più grande rispetto a paesi simili per popolazione.

Mi piace ricordare che il primo cadetto triveneto nella nuova Accademia nel 1881 è Ottaviano Morosini che proveniva da Colle Umberto, un piccolo paese del circondario di Vittorio Veneto, il cui sindaco a quel tempo era un mio trisavolo.



	TRENTINO		FRIULI VENEZIA GIULIA					
	Bolza- no	Tren- to	Gori- zia	Porde- none	Trieste	Udine	Dal- mazia	Istria
Totale	35 (5)	50 (6)	73 (4)	20 (3)	170 (29)	162 (24)	22 (1)	116 (23)
Capoluo.	15	18	45	13	162	74		
Provin.	20	32	28	7	8	88		

Del Trentino Alto Adige 85 allievi sono vincitori di concorso divisi in 35 da Bolzano e provincia e 50 da Trento. Del Friuli Venezia Giulia e della costa orientale adriatica gli allievi sono in totale 563 di cui 73 dalla provincia di Gorizia, 20 da Pordenone, 170 da Trieste, 162 da Udine, 22

dalla Dalmazia e 116 dall'Istria. Se analizziamo la provenienza, si può affermare che la città domina nel Friuli Venezia Giulia, grazie anche ai numerosi allievi provenienti da Fiume e Pola, mentre nell'Alto Adige i territori fuori le città risultano maggiormente contributori.

Gli allievi provenienti dalle città del Triveneto, ma nati al di fuori di esso sono 236. La sottostante tabella ne indica la provenienza.

Città	Verona	Vicenza	Venezia	Rovigo	Padova	Treviso	Belluno
Numero	24	5	66	4	30	10	2
Città	Udine	Trieste	Pordenone	Gorizia	Trento	Bolzano	totale
Numero	24	53	3	4	6	5	236

Tali allievi potrebbero essere figli sia di persone impiegate nel servizio pubblico, tra cui i militari, o di professionisti operanti nel campo del terziario o dell'industria. La maggioranza dei nati fuori area proviene infatti dalle città principali e solo una minima parte dalla provincia e potrebbe giustificare la presenza con un impiego pubblico nel capoluogo.

Se ci si limita ad osservare le provenienze sino al 1927, si può notare come dalla sola Venezia provengano ben 144 allievi, contro 188 da tutte le altre province. Seguono Udine con 39 (sorprendentemente, considerato che è tutta pianura e montagna), Trieste con 35, Padova con 27, Vicenza con 25, Verona con 24 e Treviso con 19. In seguito Venezia si allinea su cifre simili a Trieste e Udine. È interessante notare come i veneti siano solo metà dei triveneti: 531 su 1048. Ciò la dice lunga sul progressivo abbandono della propensione marittima da parte dei veneti.

Allievi triveneti dal 1927 (tra parentesi sino al 1927)							
Capol.	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Vene.	Vicen.	Verona
numero	33 (3)	82 (27)	35 (7)	83 (19)	138 (144)	71 (25)	89 (24)
Capoluog.	Bolz.	Trento	Pord.	Udine	Trieste	Gorizia	Dalm.
numero	35 (0)	45 (5)	20 (0)	123 (39)	125 (35)	70 (3)	99 (17)

Un altro elemento che va indicato potrebbe essere definibile come “effetto amicizia” ovvero l'effetto di trascinamento che esiste tra amici e che tende a creare delle colonie di cadetti di generazioni diverse, ma provenienti dallo stesso luogo. Tale risultato è molto evidente per i piccoli paesi, ma non si deve escludere che esso abbia evidenza anche nelle città più grandi tra gli allievi di Istituti scolastici, sportivi appartenenti alla stessa

società e tra giovani che frequentano comunità parrocchiali o scoutistiche dove si sono condivise esperienze comuni.

Non si potrebbero spiegare altrimenti improvvise crescite in luoghi privi di tradizione che, passato un certo periodo, scompaiono dalla lista. Tra i tanti casi quello di Adria, da cui provengono in totale 8 allievi, dei quali ben sei sono concentrati tra il 1919 e il 1924.

Altra analisi che si può effettuare riguarda la qualità degli allievi triveneti. Su 37 allievi rimasti sempre capocorso dal primo all'ultimo anno (insigniti perciò della sciabola d'onore) i triveneti sono ben otto, pari al 21,6%, ben più della loro aliquota regionale. Insieme ai vice capicorso e ai capi sezione dei corpi tecnici, sono ben oltre il 18% del totale. Poiché tale tendenza è molto evidente nei primi anni dell'Accademia, si potrebbe affermare che le scuole del Triveneto fossero qualitativamente superiori alle coeve scuole italiane (10 su 37 capicorso sono triveneti nel periodo dal 1882 al 1919).

A tali risultati di natura scolastica, non sempre sono seguite carriere altrettanto eccellenti. Le dinamiche in questo contesto seguono regole non sempre facilmente valutabili in quanto influenzate da forti elementi di soggettività. Certamente lascia stupiti che di fronte a iniziali eccellenti risultati non siano seguiti incarichi di prestigio sino al rango di Capo di Stato Maggiore³. Ciò si nota soprattutto fino alla grande guerra: e si spiega, perché ormai i veneti non avevano alle spalle una tradizione in grado di competere con quelle della marina sarda e della marina duosiciliana.



Amilkar Paulucci
Amilcare Paulucci delle Roncole (1776-1845)
comandante, a Venezia, della marina italiana
(1800-1808) e poi della marina austriaca
(1819-1844)

³ L'unico ascrivibile è Angelo Monassi, peraltro nato a Bellagio (Co), ma entrato in Accademia proveniente da Trieste.

Di fatto la marina veneziana era sopravvissuta per mezzo secolo alla fine della Repubblica, al servizio dell'Austria nel 1797-1805, del Regno Italico dal 1805 al 1814 e poi di nuovo al servizio austriaco. Ma la congiura dei fratelli Bandiera (1844) e la rivoluzione del 1848-49, avevano determinato il trasferimento del Comando della flotta austriaca da Venezia a Fiume e posto fine all'identità veneziana della marina austriaca, anche se ancora a Lissa, nel 1866, i marinai istriani e dalmati inneggiavano a San Marco. Dopo il 1866 non vi fu alcun passaggio di tradizioni venete alla marina italiana, ma soltanto l'estensione del reclutamento.

Paolo Marzolo, Beniamino Fusarini, Guglielmo Rainer, Ciro Canciani, Luigi Fanna, Attilio Bonaldi, Augusto Capon, Francesco Cucchini, Riccardo Canevaro, Giulio de Brazza, Gustavo Sanmartino, Diego Pardo, Giobatta Scapin, Guglielmo Pirro Porcia, Cesare Comessatti, Dante De Lutti, Alberto Da Zara, Carlo Giacometti, Giuseppe Fioravanzo e Giuseppe Marini sono solo alcuni dei nomi di giovani cadetti che hanno lasciato un segno nei primi anni dell'Accademia Navale. A loro si devono aggiungere successivamente Alberto Giovannini, Emilio Scialdone, Gino Gianesi, Francesco Uliana, Luciano Monego, Andrea Campregher.

La lettura dei loro nomi, unitamente a quelli degli oltre 1.600 cadetti, seppur non corredata dalla loro vita, rende viva una semplice lista di nomi e delle città di nascita, come è vivo il ricordo di questi ufficiali che hanno, unitamente ai valorosi a cui sono state concesse le massime onorificenze, dato tutto per l'Italia e per la Marina. Ci piace concludere con una speranza, quella che ci fa dire che, dopo oltre 134 anni di attesa, i tempi siano maturi perché un ufficiale ammiraglio nato nel triveneto possa assurgere al ruolo di Capo di Stato Maggiore della Marina.

