
Enrico Stumpo

LE CAMPAGNE OCEANICHE
DELLA REGIA MARINA ITALIANA
DALL'UNITÀ AL PRIMO NOVECENTO

1. Regia Marina, marina mercantile e politica estera

La Regia Marina italiana fu costituita subito dopo l'Unità con la fusione della marine militari degli antichi stati italiani: quella sarda era infatti arricchita dalle navi provenienti dalla marina napoletana, toscana e, dopo il 1866, da quella veneziana. Si ebbe così una flotta piuttosto eterogenea, composta da 97 unità, di cui 73 a vapore e 24 a vela, per un tonnellaggio complessivo di 113.106 tonnellate: un campionario composto da moderne fregate ad elica sarde e napoletane, da cannoniere toscane, o da golette e rimorchiatori. Gli arsenali erano anch'essi eterogenei: dal cantiere della Foce a quello del Varignano e poi del Muggiano a La Spezia, da quello di Venezia, a quelli più recenti e organizzati dell'Ansaldo a Sestri Ponente e dei cantieri Orlando a Livorno¹.

Negli anni successivi, anche in conseguenza della tragica sconfitta di Lissa, si verificò un intenso programma di costruzioni navali, ad opera dei ministri della marina Augusto Riboty, Simone Pecoret di Saint-Bon e Benedetto Brin, tutti ufficiali di Marina, secondo la prassi del tempo. Grazie a due importanti leggi navali, la Regia Marina ottenne stanziamenti notevoli: la media annuale delle spese per la marina passò dai 35,8 milioni di lire per il decennio 1870-1879, a 82 milioni per il periodo 1880-1889, fino a 105,4 milioni tra il 1890 e il 1899². In conseguenza di tali investimenti e delle relative costruzioni navali, eseguite sia in Italia che all'estero, la Regia Marina, all'inizio degli anni Novanta, con 249.000 tonnellate di naviglio, si collocava al terzo posto nella graduatoria delle potenze marittime del tempo, subito dopo le marine della Gran Bretagna e della Francia, «mentre si assisteva al successo internazionale della cantieristica navale militare italiana con una straordinaria affluenza di commesse straniere nel

¹ E. Ferrante, *La politica delle costruzioni navali militari in Italia dall'Unità alla Grande Guerra*, in T. Fanfani (a cura di), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci fra XV e XX secolo*, Esi, Napoli, 1993, pp. 429-442, p. 429.

² M. Doria, *Ansaldo. L'impresa e lo stato*, Franco Angeli, Milano, 1989, p. 39.

nostro paese, un fatto che lo stesso ministro Brin non mancherà in seguito di riferire alla Camera»³.

Così, nel periodo 1861-1919, i cantieri navali italiani rifornirono di incrociatori, cannoniere, fregate, sommergibili paesi come il Brasile, la Spagna, l'Argentina, la Cina, il Giappone, il Portogallo, la Romania, l'Impero Ottomano, la Svezia e l'Uruguay, per un valore stimato nel 1898 in 54 milioni in oro. Nello stesso arco di tempo era cresciuto notevolmente il tonnellaggio netto della marina mercantile italiana, che tra 1862 e 1882 era passato da 654.000 tonnellate a 990.004, con ancora una netta superiorità delle navi a vela su quelle a vapore, che, nel 1882 consistevano ancora in 104.719 tonnellate, salite poi però rapidamente a 448.404 tonnellate nel 1902 e a ben 876.885 tonnellate nel 1913⁴. Non bisogna però credere che, dopo l'Unità, il traffico internazionale marittimo italiano fosse limitato dalla forte presenza delle navi a vela: queste ultime, moderne ed efficienti, giocavano un ruolo ancora importante. Già la marina del Regno di Sardegna aveva stabilito importanti relazioni commerciali con gli Stati Uniti, nel 1838, e con gli stati dell'America meridionale. Le stesse partenze da Genova dei primi emigranti superavano nel 1869 le 23.000 unità all'anno: le navi genovesi ritornavano poi in Italia con carichi di guano, nitrati, legname, pelli, carni, granturco. Navi genovesi caricavano anche i cinesi da Macao per essere trasferiti come manodopera a basso costo nelle Americhe, dove cresceva il ruolo delle navi genovesi a vela e a vapore, sia grazie al flusso continuo di emigranti, sia ai trasporti di guano dal Cile, riso dalla Birmania, cassette di petrolio da New York o da Shangai, grano dalla California, legnami dalla Florida, nitrati dal Sud America, bachi di seta dal Giappone, lana e zucchero dalle Americhe⁵.

Si è voluto ricordare questo contesto perché fu una delle cause più importanti della decisione presa a livello governativo di incentivare da un lato le missioni all'estero delle navi della Regia Marina, impegnate sia in lunghe e faticose circumnavigazioni del globo, sia in vere e proprie missioni militari che portarono alla costituzione di vere e proprie squadre navali residenti permanentemente all'estero. Tali missioni avevano lo scopo di mostrare la bandiera nazionale nei principali porti delle Americhe e dell'Oriente, per assistere le sempre più numerose colonie di italiani, e per proteggere le navi mercantili, ma

³ E. Ferrante, *La politica delle costruzioni navali militari in Italia dall'Unità alla Grande Guerra* cit., p. 435.

⁴ M. S. Rollandi, *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Brigati, Genova, 2003, pp. 11-12.

⁵ M. Doria, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in P. Frascari (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Donzelli, Roma, 2001, pp. 83-108.

anche per mostrare la capacità stessa della cantieristica navale militare italiana. E, al tempo stesso, per formare e istruire gli equipaggi in lunghe, difficili e complesse navigazioni oceaniche, che prevedevano i rilievi idrografici dei più importanti e pericolosi passaggi costieri, la raccolta di campioni animali e minerali, la partecipazione ad azioni di contrasto contro la pirateria o a vere e proprie azioni militari, come in occasione della rivolta dei Boxer in Cina, nel 1899-1900.

Non sarà forse inutile, a questo punto, ricordare la situazione internazionale e la politica estera italiana dopo l'Unità. L'unificazione italiana era stata resa possibile dalle simpatie delle maggiori potenze europee: la Francia, l'Inghilterra e la Prussia avevano fatto a gara nell'aiutare il regno di Sardegna prima e la nuova Italia dopo, almeno fino al 1870. La caduta di Napoleone III nel 1870 portò tuttavia a una certa rivalità con la Francia repubblicana, complicata negli anni seguenti dalle vicende legate alla Tunisia. Delusa dai risultati del congresso di Berlino del 1878, quando era presidente del Consiglio Cairoli, l'Italia aderì nel 1882 alla Triplice Alleanza con la Germania e l'Austria-Ungheria, sperando di garantire la sua posizione in Europa e di poter partecipare, sia pure in ritardo, all'acquisto di possedimenti coloniali in Africa o anche in Oriente. Diverse trattative vennero condotte con il Portogallo per avere alcune concessioni in Angola o in Mozambico; con la Gran Bretagna per le Falkland e uno stabilimento in Nigeria; con la Danimarca e la Russia per una compartecipazione nelle isole Nicobare e nelle ben lontane Aleutine. Numerosi esploratori italiani furono incoraggiati nelle loro missioni in Birmania, nel Siam, nel Borneo e a Sumatra, questi ultimi assistiti proprio, come vedremo, da alcune navi militari italiane. I missionari italiani inoltre insistevano presso il Governo per favorire un insediamento nel Mar Rosso, in Eritrea, dove erano presenti sin dal 1830 a Massaua. L'occupazione francese della Tunisia, nel 1881, fu un grave scacco per il Governo italiano: così il ministro degli Esteri Mancini respinse l'anno seguente la pur ragionevole proposta della Gran Bretagna di inviare un corpo di spedizione comune in Egitto, dove pur esisteva una fiorentissima colonia italiana, per reprimere una rivolta nel paese e nel Sudan. Fu questo un grave errore, disapprovato da molti politici del tempo come Crispi, Minghetti, Sonnino e Visconti-Venosta. La conseguenza di tali errori fu che l'influenza italiana nel Mediterraneo divenne sempre più precaria, sbilanciata dalla sempre più forte presenza francese e inglese⁶.

Anche per questo motivo quindi il Governo ritenne di dover favorire una sempre maggior presenza delle proprie navi militari

⁶ Ci si limiterà qui a indicare come riferimento soltanto F. Chabod, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896*, Laterza, Bari, 1962; R. Mori, *La politica estera di Francesco Crispi (1887-1891)*, Ed. di storia e letteratura, Roma, 1973.

negli oceani: e ciò avvenne sia con le circumnavigazioni del globo, sia con la costituzione, come si è detto, di vere e proprie squadre navali oceaniche.

2. Formazione ed istruzione di ufficiali e marinai

Lo stato degli studi sulla Regia Marina e la stessa marina mercantile non ha conosciuto negli ultimi 30 anni lo sviluppo di quelli dedicati al Regio Esercito⁷. E questo in particolare anche su temi molto interessanti quali la storia della composizione sociale degli ufficiali, del reclutamento, delle scuole e, in particolare, sulla vita degli equipaggi, sul loro addestramento, sulla vita di bordo. Eppure le fonti non mancano, conservate sia nell'Ufficio Storico della Marina, sia nell'Archivio Centrale dello Stato a Roma⁸. Nel 1906, ad esempio, la Commissione reale per la riforma degli istituti nautici lamentava lo scarso grado di istruzione professionale della gente di mare italiana. Va anche però detto che l'esperienza a bordo costituiva una delle più importanti pratiche della formazione stessa, sia nel caso della marina mercantile che di quella da guerra.

Qualche dato va ricordato: pur nella carenza di studi sull'Accademia Navale di Livorno o sulle Scuole del CRE (Corpo Reale degli Equipaggi), occorre ricordare che la leva di mare colpiva un numero piuttosto ristretto di uomini. Dai primi anni Settanta dell'Ottocento fino al 1930 la leva coinvolse circa 1.200.000 italiani, iscritti alle liste di leva, arruolandone poco meno della metà. La leva infatti colpiva solo chi era già iscritto nei registri delle "arti marittime", nella matricola delle "genti di mare". E, in tal senso, la leva colpiva uomini già, in un certo senso, addestrati. Dai 2.000 uomini arruolati in media intorno al 1870 si passò via via ai 5000 del 1906, per arrivare nel 1915 a 15.500 uomini. Genova, Napoli e Palermo furono i maggiori centri di reclutamento, seguiti a distanza dai porti dell'Adriatico come Venezia,

⁷ Si veda il bel saggio di N. Labanca, *Uniformi sul mare. Note sul reclutamento della Marina militare nell'Italia liberale*, in P. Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento* cit., pp. 215-245.

⁸ Ad esempio in ACS, Roma, *Ministero della Marina, Divisione navale oceanica, 1865-1875*. Segnalo anche la recente pubblicazione di E. Di Loreto (a cura di), *Nelle Americhe. La campagna oceanica della Regia Nave Etruria (1907-1911) attraverso le fotografie dell'archivio Di Loreto*, Grenzi

Editore, Foggia, 2004, molto importante per il ricco archivio fotografico raccolto a suo tempo sull'*Etruria* dall'allora tenente di vascello Edmondo Di Loreto, quasi 300 fotografie su vetro, tuttora conservate dal nipote. Si veda anche A. Cavallo, *Una sola bandiera, 1900-1976: memorie di un marinaio*, Fasano, 1976; e A. Petrucci, *Le mie memorie. Ricordo della campagna della Regia Nave Elba 1902-1904*, in *Dalla pace dei monti alla guerra sui mari...*, Istituto storico provinciale della Resistenza di Pistoia-CRT, Pistoia, 1998.

Ancona e Bari. Le categorie arruolate erano quelle dei timonieri, capibarca, macchinisti, fuochisti, generici comuni e mozzi. Con gli anni aumentò gradatamente il ruolo di macchinisti e fuochisti, come quello dei mastri d'ascia e calafati. Molti erano poi i raffermati, destinati a costituire la spina dorsale della Regia Marina, mentre aumentava costantemente il numero dei volontari, passati dal 2% degli iscritti nel 1870 a più del 6% nel 1900, forniti in prevalenza da Genova e Napoli. Così, nel 1900, il personale di leva della Regia Marina era formato da circa 14.000 uomini, e a questi si univano 9.000 raffermati, molti dei quali macchinisti, fuochisti, cannonieri, torpedinieri e gli operai generici. Certo, nel 1910, ad esempio, su circa 30.000 persone che costituivano la Regia Marina, un terzo era destinato a terra, mentre due terzi erano a bordo fra Mediterraneo, Mar Rosso e squadre oceaniche, in cui operavano il 10% del totale complessivo⁹.

Una bella, nuova ricerca ci fornisce anche altri dati molto interessanti. Per esempio, per quanto riguarda gli ufficiali, formati nell'Accademia Navale di Livorno, a quelli di vascello, destinati al comando, furono affiancati nel 1879 quelli del Genio Navale, formati dapprima dalla Regia Scuola Macchinisti di Venezia, ammessi poi a Livorno nel 1894. Seguirono poi gli ufficiali commissari, i medici e infine quelli delle armi navali. Molti allievi ufficiali provenivano da Genova, Napoli, Livorno, Milano e Venezia, e per lo più, nel 42,5% dei casi, dall'Italia settentrionale, mentre il 26,4% proveniva dall'Italia centrale, il 21,8% da quella meridionale e il 4,6% dalle isole¹⁰.

Nonostante un antico luogo comune l'estrazione sociale dei cadetti di Livorno, nel primo mezzo secolo dell'Unità, vide una larghissima prevalenza della borghesia con il 78,42%, mentre quelli iscrivibili alla nobiltà erano circa il 12,17%, anche se, probabilmente, nel prosieguo della carriera questi ultimi potevano essere maggiormente favoriti nelle promozioni. L'imbarco era tuttavia considerato fondamentale per il giovane guardiamarina uscito dall'Accademia per «completare la sua istruzione tecnica, rendersi atto al comando delle manovre e degli esercizi militari e acquistare pratica della vita del mare...»; e questa norma si estendeva anche agli equipaggi¹¹.

Il Corpo Reale Equipaggi, CRE, poi CREM e oggi noto come CEMM (Corpo Equipaggi Militari Marittimi), era formato dai marinai della bassa forza, dai sottocapi e dai sottoufficiali, con una leva di quattro anni, mentre era previsto l'impiego dei volontari e dei raffermati. Inizialmente era diviso in sei specialità: marinai, cannonieri, maggiorità, macchinisti, fuochisti, carpentieri. A queste poi si aggiunsero altre

⁹ N. Labanca, *Uniformi sul mare. Note sul reclutamento della Marina militare nell'Italia liberale* cit., pp. 239-244.

¹⁰ F. Zampieri, *Marinai con le stellette. Sto-*

ria sociale della Regia Marina nell'Italia liberale (1861-1914), Aracne, Roma, 2008, p. 31.

¹¹ Ivi, p. 57.

specialità: timonieri, torpedinieri, furieri, infermieri, musicanti e trombettieri. Venivano formati in apposite scuole, come quella dei macchinisti a Venezia, la scuola mozzi per i nocchieri e timonieri e poi ancora altre scuole per gli specialisti quali armaioli, siluristi, elettricisti etc.

Infine, per quanto riguarda la leva marittima, occorre ricordare che il fenomeno della renitenza era assai scarso, in proporzione molto minore rispetto a quella che si verificava nell'esercito. E questo per due motivi: perché gli iscritti erano già registrati tra le "gente di mare" e perché, per quelli che lavoravano all'estero, nella marina mercantile, bastava che si presentassero entro il 31 dicembre dell'anno di chiamata. Il grado di istruzione era migliore di quello della leva di terra: nel 1892, ad esempio, il 56,25% del totale era in grado di leggere e scrivere. Nel dipartimento di La Spezia tale dato saliva a ben il 90%, mentre a Porto Empedocle scendeva al 12,25%¹².

3. L'istruzione a bordo e la navigazione oceanica

Da sempre l'istruzione a bordo era ritenuta fondamentale nella formazione degli ufficiali e degli equipaggi della marina sarda prima e poi della Regia Marina, dopo l'Unità. Inoltre la formazione si basava, come nelle grandi tradizioni della marina inglese o francese, nelle lunghe navigazioni che, nel caso italiano, non potevano essere limitate al Mediterraneo o ai mari europei. Le navi da guerra nelle loro missioni all'estero svolgevano diversi compiti: il primo e più essenziale era quello politico e diplomatico; il secondo quello scientifico; il terzo quello di rappresentare e difendere le comunità italiane all'estero, che, dopo l'Unità divenivano sempre più numerose, soprattutto nelle Americhe; infine stabilire e mantenere rapporti commerciali con i paesi più lontani. Così, ad esempio, la R. Corvetta *Magenta*, nel 1866-1868, stabilì le prime relazioni ufficiali dell'Italia con la Cina e il Giappone e strinse patti commerciali con quelle nazioni, mentre nei due anni seguenti la R. Corvetta *Principessa Clotilde* svolse una missione ufficiale presso i governi del Siam e della Birmania.

Inizialmente quasi tutte le navi che passarono Gibilterra, tra il 1861 e il 1870, oltre venti, erano navi a vela con motore ausiliario e gran parte della navigazione oceanica avvenne a vela più che a motore. Ciò forniva agli equipaggi una straordinaria esperienza, che poi, a loro volta, essi trasmettevamo agli altri equipaggi dove venivano trasferiti, in Italia e nel Mediterraneo. Bisogna inoltre considerare che una delle prime mete di tali navi fu l'America meridionale e in parti-

¹² Ivi, p. 172.

colare le coste dell'Argentina e dell'Uruguay, dove esistevano già numerose colonie italiane. Nel 1867 esistevano in Argentina oltre 110.000 italiani, su una popolazione complessiva di circa un milione di abitanti; nell'Uruguay erano invece 15.000 e, complessivamente, nel 1871 ve ne erano, compreso anche il Paraguay, già 200.000. Molti di essi erano marinai e capitani di navi locali, che, sfruttando anche la navigazione fluviale, erano poi in contatto con le navi mercantili italiane che ogni anno arrivavano in quelle coste.

In ogni caso lo scopo dello Stato Maggiore della Regia Marina era quello di sfruttare ogni possibile occasione per favorire la navigazione oceanica, ritenuta indispensabile per la formazione degli ufficiali e degli equipaggi. In tal senso occorre quindi distinguere fra tre esperienze diverse per le quali furono utilizzate le navi della Regia Marina: la prima era quella dovuta a vere e proprie crociere di istruzione, che potevano toccare porti del Mediterraneo, dell'Europa o di altri continenti; la seconda era quella basata sulla circumnavigazione del globo, sia per motivi politici o commerciali, sia per motivi scientifici, come le esplorazioni polari, sia per stabilire nuovi rapporti diplomatici; infine vi fu quella di stabilire all'estero squadre navali permanenti, per tutelare le colonie italiane nelle Americhe o i possedimenti coloniali nel Mar Rosso o in Cina.

Nel primo caso furono utilizzate apposite navi da guerra, come la fregata *S. Michele*, destinata a nave scuola per gli allievi ufficiali, fino al 1869. Essa fu sostituita dalla fregata *Vittorio Emanuele* che, tra il 1873 e il 1896, effettuò ben 28 campagne di istruzione, in gran parte nei porti europei, ma toccando anche quelli americani¹³.

Infine vi furono due nuovi incrociatori, il *Flavio Gioia* e l'*Amerigo Vespucci*, che, a partire dal 1892-93 furono trasformati in navi scuola per l'Accademia Navale¹⁴.

4. Le circumnavigazioni

Nel complesso, tra il 1861 e il 1900, vi furono ben 12 viaggi di circumnavigazione del globo, compiuti da navi della Regia Marina. Il primo viaggio fu quello della R. Corvetta ad elica *Magenta*, tra il 1866 e il 1869, durante il quale furono stabiliti importanti trattati di commercio con il Giappone e la Cina. Occorre ricordare come in quegli

¹³ Fondamentale per la storia delle crociere oceaniche restano i quattro volumi pubblicati dall'Ufficio Storico: *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, Ministero della Marina, Roma, 1936 e 1960, di cui qui si utilizzano i primi due.

¹⁴ Si veda l'interessante volume curato dall'Ufficio Storico della Marina Militare, *Gli incrociatori italiani 1861-1970*, a cura di G. Giorgerini e A. Nani, Roma, 1971, pp.133ss.

anni l'Italia vantava una fiorentissima industria della seta, le cui esportazioni, fino alla prima guerra mondiale costituivano la più importante voce del commercio estero¹⁵. E, a causa di una grave malattia che colpì in quegli anni i bachi da seta italiani, fu necessario importare nuovi bachi dalla Cina e dal Giappone. Importanti furono anche i risultati scientifici conseguiti dalla *Magenta*: al Museo di Storia Naturale di Torino furono consegnati 5.986 spoglie di animali, di ben 2.000 specie diverse, con raccolte mineralogiche e paleontologiche¹⁶.

Tra il 1871 e il 1873 invece vi fu la circumnavigazione della R. Corvetta ad elica *Vettor Pisani*. Costruita nei cantieri di Venezia la R. Corvetta, di 1.960 tonnellate di dislocamento, aveva un motore ausiliario di 300 cavalli, con 17 cannoni di diverso calibro e fu utilizzata in ben 4 viaggi di circumnavigazione del globo. Nel primo di questi percorse un totale di 48.000 miglia, di cui 40.000 alla vela, in 440 giorni, durante una campagna durata 27 mesi e 9 giorni, dopo aver visitato 41 porti. In Giappone favorì gli acquirenti italiani di bozzoli di seta e, successivamente, si recò nella Nuova Guinea per ritrovare due esploratori italiani Odoardo Beccari e Luigi Maria D'Albertis, che risultavano dispersi. Dopo lunga e difficile navigazione nello stretto di Gallewo, la *Vettor Pisani* giunse ad Ammoina, dove risiedeva il Governatore olandese delle Molucche e li ritrovò i due viaggiatori. Il D'Albertis, colpito da malaria, si imbarcò sulla R. Corvetta, mentre il Beccari decise di proseguire nelle sue esplorazioni¹⁷. Nelle Molucche e nella Nuova Guinea gli ufficiali della *Vettor Pisani* svolsero un imponente serie di rilievi idrografici, che furono poi largamente utilizzati dalle altre navi italiane. Per evitare inutili ripetizioni diamo qui un breve quadro delle altre circumnavigazioni compiute in quegli anni da altre navi italiane:

¹⁵ Si veda il bel volume di G. Federico, *IL filo d'oro. L'industria mondiale della seta dalla Restaurazione alla grande crisi*, Marsilio, Venezia, 1994, in particolare le pp. 58-70, per l'importazione in Italia dei semi dal Giappone, a causa della grave malattia, la pebrina, che aveva colpito tutta la produzione europea.

¹⁶ Tutti i dati e le notizie sopra riportati sono tratti dai già ricordati volumi *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, voll. I-II. Per il viaggio della *Magenta* si veda anche il ricco volume pubblicato da uno degli scienziati che prese imbarco a bordo: E. H. Giglioli, *Viaggio intorno al mondo della R. Pirocovetta Magenta*,

Milano, 1875, di ben 1000 pagine.

¹⁷ Odoardo Beccari fu botanico, naturalista ed esploratore fra i più noti dell'Ottocento. Con Luigi Maria D'Albertis esplorò la Nuova Guinea, allora ancora sconosciuta. Raccolse imponenti collezioni per il Museo di Genova e fu poi nelle Celebes, e a Sumatra. Oltre ai lavori scientifici si veda: O. Beccari, *Nelle foreste del Borneo. Viaggi e ricerche di un naturalista*, Firenze, 1902; *Nuova Guinea, Selebes e Molucche*, Firenze, 1924. L. M. D'Albertis raccolse splendide collezioni ornitologiche, oggi nel Museo di Genova e pubblicò nel 1981, in italiano e in inglese, *Alla Nuova Guinea: ciò che ho veduto e ciò che ho fatto*.

<i>Nave</i>	<i>Anni</i>	<i>Durata</i>	<i>Miglia percorse</i>
R. Fregata <i>Garibaldi</i>	1872-1874	708 giorni	55.875
R. Corvetta <i>Pisani</i>	1874-1877	1004 giorni	49.000
R. Incr.re <i>Colombo</i>	1877-1879	815 giorni	50.000
R. Corvetta <i>Pisani</i>	1879-1881	965 giorni	42.000
R. Fregata <i>Garibaldi</i>	1879-1882	1174 giorni	42.000
R. Incr.re <i>Colombo</i>	1880-1883	1036 giorni	45.800
R. Corvetta <i>Caracciolo</i>	1881-1884	1012 giorni	35.374
R. Corvetta <i>Pisani</i>	1882-1885	1105 giorni	42.000
R. Incr.re <i>Colombo</i>	1883-1888	1632 giorni	45.000

Negli anni 1894-1896 il R. Incrociatore *Colombo*, riallestito per l'occasione nell'Arsenale di Venezia, fece un'altra circumnavigazione del globo, recando a bordo S. A. R. Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, allora tenente di vascello della Regia Marina. Nel suo giudizio sull'ufficiale, il comandante Francesco Gavotti così scrisse: «Trattandosi di un principe della Casa Reale e quindi destinato ad occupare prontamente alti posti, non esito a giudicare completa la sua educazione marinaresca. Non gli mancano né l'ardire, né l'iniziativa, né la fermezza di carattere o il buon senso. Non gli manca la pratica del mare, né quella della vita di bordo, cosicché ritengo diventerà un ottimo comandante che farà onore in qualunque occasione alla Regia Marina»¹⁸.

Non è possibile, in questa sede, ripercorrere le circumnavigazioni delle diverse navi italiane; ci si limiterà a ricordare alcuni dei più importanti eventi che le caratterizzarono, senza dimenticare alcune campagne oceaniche di altre unità. Queste ultime, pur non arrivando a compiere il giro del mondo, operarono in Atlantico, nel Pacifico o nell'oceano Indiano, svolgendo in pratica gli stessi compiti delle altre unità. Nel primo viaggio di circumnavigazione della fregata *Garibaldi*, un tempo *Borbona* e proveniente dalla flotta del regno delle Due Sicilie, tra il 1872-1874, fu imbarcato a bordo il principe Tommaso di Savoia. La fregata si diresse dapprima a Rio de Janeiro, quindi riattraversò l'Atlantico per attraversare l'Oceano Indiano; fu a Melbourne e poi in Giappone, alle Hawaii e toccò San Francisco, dirigendosi poi a Capo Horn, lungo le coste dell'America Meridionale. Quindi si fermò in Brasile e rientrò in Italia. Qualche anno dopo fu la volta del nuovo incrociatore veloce *Garibaldi* a circumnavigare il globo, fra il 1877 e il 1879. La nave era stata costruita nell'Arsenale di Venezia quattro anni prima: aveva un dislocamento di 2.362 tonnellate, era lunga 75 metri e larga 11 metri; aveva un apparato motore inglese, con 6 caldaie per

¹⁸ *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina cit.*, vol. II, p. 319.

una potenza di 3.752 HP, che le consentivano una velocità di 17 nodi; ma aveva anche un albero a vele quadre e due a vele auriche, con un equipaggio di 207 uomini¹⁹.

Il *Garibaldi* passò lo stretto di Suez nel gennaio 1877, raccolse e trasportò le ceneri di Nino Bixio a Singapore, fu nel Borneo, in Giappone e toccò anche Vladivostock; tornò in Malesia dove incontrò gli esploratori Beccari e Enrico D'Albertis, già ufficiale della *Vettor Pisani*, che si era unito al Beccari da poco tempo²⁰. Fu poi in Giappone, a Sydney e durante la navigazione in quelle acque furono compiuti numerosi rilievi idrografici e di riconoscimento delle coste, così che fu possibile perfezionare le carte di navigazione. Nelle Americhe visitò Panama e Callao, Montevideo, Rio de Janeiro, Bahia, S. Domingo e rientrò in Italia, dove, a Venezia, fu collocato ai lavori di ammodernamento. Negli anni seguenti il *Garibaldi* fece ancora diverse navigazioni oceaniche: fu nei mari del Nord Europa e in America Settentrionale, nel 1890; raggiunse poi Callao, dove assunse il comando della Divisione Navale Italiana. Rientrò infine in Italia, nel 1883, attraversando il Pacifico e l'Indiano, per arrivare a Venezia il 13 gennaio 1883, dopo una campagna durata più di 33 mesi. Il *Garibaldi* ripartiva nello stesso anno per un'altra lunghissima crociera di quasi 5 anni, che la vide protagonista di numerosi importanti avvenimenti: fu inviato in Cina anche a causa delle minacce di guerra in Tonchino; visitò la Corea, dove venne stipulato un trattato di commercio italo-coreano; a Shanghai il comandante Accinni assunse il comando delle navi neutrali, dopo la rottura delle relazioni fra la Francia e la Cina. Lasciò quindi l'Estremo Oriente per le coste americane, dove stazionò in Perù. A Callao, nel giugno 1886, avvenne il cambio degli ufficiali e dell'equipaggio. Infine, nel gennaio 1888, fu sostituito dall'incrociatore *Flavio Gioia*, e, dopo una sosta a Montevideo, rientrò in Italia dopo 4 anni e 4 mesi di crociere all'estero.

Come già detto, altre unità in quegli anni furono impegnate in campagne oceaniche: nel 1878-1879 il R. Avviso *Staffetta* che navigò lungo le coste dell'America meridionale, visitando le colonie italiane in Brasile e in Argentina. La R. Corvetta *Archimede* fu invece impegnata nel Pacifico, nel 1880, lungo le coste del Cile e del Perù, in occasione della guerra fra i due paesi, adoperandosi per la protezione dell'ordine a Lima e nella tutela delle comunità italiane e straniere. Un altro importante viaggio fu quello del R. Avviso *Rapido* in Estremo Oriente, dove accompagnò il ministro incaricato di stipulare un nuovo trattato

¹⁹ *Gli incrociatori italiani 1861-1970* cit., pp.133-140.

²⁰ Enrico D'Albertis, dopo aver lasciato la R. Marina, navigò con quella mercantile. Più tardi si dedicò ai viaggi e alle esplora-

zioni, come nel 1877 con il Beccari; nel 1892 rifece il viaggio di Colombo, con i mezzi di navigazione del grande genovese e si dedicò ancora ai viaggi in Africa, pubblicandone diverse relazioni.

di commercio con la Corea; fu poi in Siam con il ministro De Luca e visitò poi i porti delle Filippine e del Giappone, rientrando infine in Italia. La *Staffetta* invece, nel 1887-1888, fece una lunga crociera lungo le coste africane, visitando la Sierra Leone, e la Liberia; fu alle foci del Congo e nel Mozambico, nello Zanzibar e ad Assab e Massaua, rientrando poi in Italia attraverso il canale di Suez.

La preparazione delle navi e degli equipaggi fu molto curata, sia prima della partenza che dopo: già nel 1870 il Consiglio superiore di Marina aveva adottato le proposte dell'Ispettore sanitario marittimo, comm. Mari, per migliorare notevolmente il vitto a bordo delle navi. Il Mari aveva inoltre distinto le razioni a bordo in base alla navigazione in climi temperati o in climi caldi. La prima razione forniva ben 3.949 Kcal. al giorno. La seconda arrivava ad una media giornaliera di 3.828 Kcal. e toccava, il venerdì, le 4.722 Kcal. In breve, nel primo caso, i marinai avevano a disposizione biscotto bianco, carne fresca, formaggio olandese, riso, legumi, caffè, zucchero e vino rosso per tre giorni la settimana; negli altri tre era prevista la pasta al posto del riso, mentre al venerdì la carne fresca era sostituita dal baccalà, con olio di oliva, pepe e aceto e una maggior quantità di legumi²¹.

Anche le condizioni sanitarie erano molto migliorate nel tempo: fra il 1873-1876 e il 1891-1893 i dati sanitari dimostravano un fortissimo incremento del numero dei guariti, sia tra i marinai a bordo che tra quelli a terra, e una flessione del numero dei morti per malattia. Ciò fu dovuto anche al miglioramento delle condizioni del Corpo sanitario, basato sui medici chirurghi, sugli infermieri e sui farmacisti, che operavano sia a terra che a bordo²².

Non sempre, tuttavia, le lunghe navigazioni erano prive di pericoli: a parte qualche problema dovuto alla scarsa conoscenza dei luoghi, alle possibilità di bassifondi dove era facile incagliarsi in questo o quello stretto, il pericolo maggiore fu dovuto proprio alle malattie infettive e, in particolare, al colera e alla febbre gialla. Il colera, ad esempio, colpì l'equipaggio del R. Ariete torpediniere *Umbria*, impegnato in Estremo Oriente tra il 1894 e il 1895, sia pur in misura contenuta, ma ne provocò il rimpatrio anticipato. Ben più grave fu il caso della R. N. *Lombardia*, destinata a far parte della Divisione Navale nell'America meridionale. Giunta a Rio de Janeiro il 27 novembre 1895, la *Lombardia* trovò che in città si era diffusa un'epidemia di febbre gialla e iniziò un periodo di quarantena, restando alla fonda e limitando al massimo i contatti con la terraferma. Nonostante tutto il 31 gennaio 1896 moriva nell'ospedale civile della città il primo attendente del comandante Olivari, il quale,

²¹ F. Zampieri, *Marinai con le stellette. Storia sociale della Regia Marina nell'Italia liberale (1861-1914)* cit., pp. 300-307.

²² Ivi, pp. 276 e ss.

a sua volta, proprio mentre era a terra per decidere della partenza della nave, fu colpito a sua volta dalla malattia, che in breve tempo si diffuse rapidamente a bordo con estrema violenza. In breve, insieme al comandante Olivari persero la vita 5 ufficiali e 132 membri dell'equipaggio, su 250 effettivi, quasi tutti colpiti dalla malattia, sia pur in misura meno grave²³.

Alla fine dell'Ottocento, vi erano all'estero non meno di 20 navi da guerra italiane, impegnate sia nelle Divisioni Navali, sia in campagne o circumnavigazioni oceaniche, e questo anche per i gravi avvenimenti politici di quegli anni. La guerra fra la Spagna e gli Stati Uniti, quella tra la Cina e il Giappone, i problemi della colonia eritrea spinsero il ministro degli Esteri Visconti Venosta e l'ammiraglio Canevaro a impegnare sempre di più le navi italiane. Così, ad esempio, gli incrociatori *Etna* e *Piemonte* furono impegnati sia in lunghe circumnavigazioni, sia nel sostegno alle Divisioni Navali americane. *L'Etna*, ad esempio, dopo la sua partenza, nel gennaio 1898, fu diretta dapprima alle Antille, poi fu in Brasile e a Montevideo, per raggiungere Callao, dove passò alle dipendenze del Comando della Divisione Navale, e, dopo qualche mese, poté riprendere il suo viaggio. Arrivò a San Francisco, visitò le Hawaj, poi le Fiji e infine ormeggiò a Sydney, dove fu molto festeggiata dalla colonia italiana. Visitò poi i porti della Cina e del Giappone, per rientrare poi in Italia attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez.

Infine, vorrei ricordare la campagna oceanica della R. N. *Etruria*, anche se esula dalla cronologia di questo saggio, perché è quella di cui si conserva tuttora il più ricco archivio fotografico, ben 300 lastre fotografiche su vetro, scattate con tecnica stereoscopica dal sottotenente di vascello Edmondo Di Loreto, che ne permette una visione in rilievo tridimensionale con l'uso di un apparecchio detto appunto stereoscopia²⁴.

L'Etruria era un incrociatore corazzato di 2.881 tonnellate, entrato in servizio nel 1894; salpato da La Spezia nel 1907, fu destinata come nave stazionaria in America e rientrò a Napoli nell'ottobre del 1911, dopo quattro anni e mezzo di missioni ed incarichi operativi. Tra questi occorre ricordare gli incarichi ufficiali di rappresentanza, dei quali venivano spesso incaricate le navi da guerra all'estero: nel 1907 partecipò ai festeggiamenti per il terzo centenario del primo insediamento inglese in America; fu poi l'anno seguente a Tampa, in Florida per l'Esposizione internazionale; fu ancora New York per il terzo centenario dell'esplorazione del fiume

²³ *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina* cit., vol. II, pp. 328-331.

²⁴ In realtà, come scrive il nipote, le foto conservate nell'archivio di famiglia sono circa 1.000, probabilmente relative ad

altre navi dove si imbarcò il Di Loreto, in scatolini cartonati dell'epoca e, tra questi, vi sono anche due album dedicati al viaggio dell'*Etruria*.

Hudson e per il primo centenario dell'invenzione del battello a vapore di Robert Fulton, mentre, nel 1909 presenziò, insieme alla R. N. *Etna*, all'inaugurazione del monumento a Giovanni Da Verrazano. Rimasta a New York effettuò un ricambio del personale, compreso il comandante.

Il Di Loreto si imbarcò sull'*Etruria* a New York nel gennaio 1910 e si recò a Buenos Aires per partecipare ai festeggiamenti del centenario dell'indipendenza argentina. Andò poi a Valparaiso, in Cile, sempre in occasione delle feste del centenario dell'indipendenza cilena. Giunse poi fino a San Francisco e iniziò il viaggio di ritorno che fu accelerato da Roma per l'imminente conflitto con la Turchia e la campagna di Libia. Rientrò a Napoli a guerra iniziata, il 13 ottobre 1911²⁵.

5. Le squadre navali oceaniche nelle Americhe

La prima stazione permanente della Regia Marina fu quella stabilita nel Rio della Plata, dove, già nel 1862 fu inviata la corvetta a vela *Iside*, sostituita poi dalla corvetta a ruote *Fulminante*. Nel 1863 furono inviate invece la corvetta a ruote *Ercole*, proveniente dalla Marina napoletana e la cannoniera *Veloce*, costruita nel cantiere di Livorno. Il comandante Martini della *Fulminante* assunse così il comando della stazione navale nel Rio della Plata, la prima stazione nelle due Americhe. Nel 1866, rimpatriata la *Fulminante*, fu inviata la fregata *Regina*, al comando del vice ammiraglio Vincenzo Riccardi di Netro, che assunse il comando della stazione. Tra i compiti delle unità vi erano quelli di visitare i principali porti dell'America meridionale e più frequentemente Rio de Janeiro e Lima. Inoltre veniva raccomandato di curare la raccolta dei dati relativi all'idrografia per migliorare le carte di bordo e le istruzioni per la navigazione. La base, a causa della guerra in corso fra il Paraguay contro l'Uruguay, l'Argentina e il Brasile, fu spostata a Montevideo²⁶. La cannoniera *Veloce* fu inviata, con altre navi noleggiate per l'occasione, fino ad Asuncion, per recuperare molti sudditi italiani ed europei e liberare alcune navi battenti bandiera italiana.

Nel 1868 il comando della stazione fu assunto dal contrammiraglio Evaristo Del Carretto, giunto con la nave ammiraglia *Etna*. Egli inviò nuovamente due navi, l'*Ardita* e la *Veloce*, a sostegno della colonia italiana nella provincia di Corrientes. Negli anni seguenti fu

²⁵ E. Di Loreto (a cura di), *Nelle Americhe. La campagna oceanica della Regia Nave Etruria (1907-1911) attraverso le fotografie*

dell'archivio Di Loreto cit., pp. 17-97.

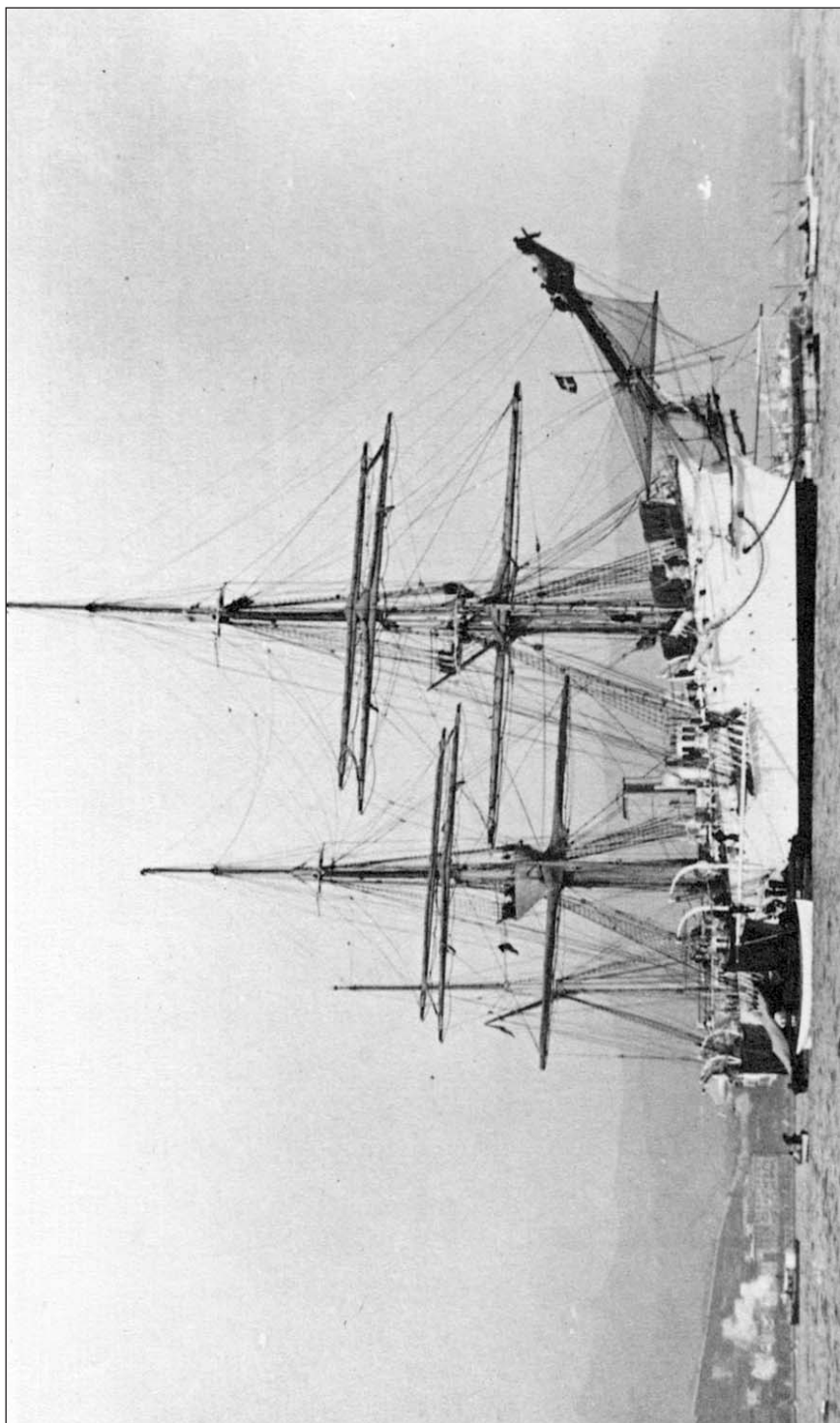
²⁶ *Storia delle campagne oceaniche della Regia Marina* cit., vol. I, pp. 36 e ss.

inviata anche la cannoniera *Confidenza* e le corvette *Caracciolo*, *Guiscardo* ed *Ettore Fieramosca*, mentre, tra il 1878 e il 1879, il R. Avviso *Staffetta* fece una lunga navigazione lungo le coste dell'America meridionale. Tra il 1876 e il 1882 vi furono inoltre inviate la corvetta *Governolo*, la corvetta *Archimede* e la cannoniera *Scilla*. Non sempre tali unità si rivelarono adatte alla navigazione oceanica, tanto che alcune di esse, come il *Fieramosca* e il *Governolo* furono poi richiamate in patria. Una bella e dettagliata relazione del comandante Accinni, rientrato nel 1877 in Italia, fornisce molti elementi sullo stato della Divisione Navale. Ad esempio, così scriveva delle cannoniere:

Le tre cannoniere per il loro armamento, per la velocità e il tonnellaggio sono ben lungi dal sembrare navi da guerra e *l'Ettore Fieramosca*, armato di cannoni di antica fabbricazione, ha subito pareri crudeli nel confronto colle navi stazionarie delle altre nazioni e con le stesse unità argentine. Nel 1865 come rappresentanza di forze alla Plata le cannoniere e le corvette potevano valere qualcosa, ma oggi che la Repubblica Argentina ha corazzate, la forza della nostra squadra sta soltanto nelle fiamme e nelle bandiere, ed essa è troppo esposta... La Stazione d'America ha missione, come ogni altra nave da guerra all'estero, di proteggere il nostro commercio e i nostri connazionali, far mantenere inviolati i patti conclusi dai trattati e rispettati i principi del diritto internazionale marittimo. D'altra parte vi sono sulla costa del Brasile altre colonie che meritano la nostra assistenza, se non altro per sollevarne il morale²⁷.

Egli suggeriva quindi di inviare nuove navi che, per capacità nautiche ed armamento, fossero in grado di muoversi più liberamente lungo le altre coste americane dal Brasile al Perù. Così, nei primi anni Ottanta, furono inviate nuove navi, più moderne ed attrezzate, come la R. Nave *Scilla*, seguita dagli incrociatori *Amerigo Vespucci* e *Flavio Gioia*, già dislocati nelle Antille, insieme al *Colombo* e alla cannoniera *Sebastiano Veniero*. Era questa una bella divisione di navi di recente costruzione, bene armate, di sufficiente velocità e di larga autonomia, fornite anche di velatura tale da poter effettuare la navigazione senza l'aiuto delle macchine. Esse furono i primi incrociatori italiani: il *Colombo*, con ancora lo scafo in legno, fu varato e allestito nell'arsenale di Venezia, con un apparato motore inglese di ben 4.000 HP di potenza; anche il *Vespucci* fu costruito a Venezia, mentre il *Gioia* fu costruito nei cantieri navali di Castellamare di Stabia. Avevano scafo in ferro, un apparato motore di 4.156 HP, con una velocità di circa 15 nodi e due alberi a vele quadre e uno a vele auriche. Fecero tutti parte delle Squadre navali oceaniche, mentre il *Colombo*, come già ricordato, fece anche alcune circumnavigazioni del globo.

²⁷ Ivi, pp. 267-268.



Incrociatore Flavio Gioia

Con tale numero di navi – scriveva il Ministero Brin nelle istruzioni all'ammiraglio comandante la Divisione – si ritiene che si sia provveduto in modo sufficiente alla tutela dei nostri importanti interessi commerciali nell'America meridionale... Alla S. V. è noto quanto sia numerosa ed influente la popolazione italiana sparsa in quel vasto continente, donde appare l'importanza dell'azione vigilante e protettrice che le nostre navi da guerra devono esercitare lungo quei lidi²⁸.

Le navi della Divisione italiana tuttavia compirono numerosi viaggi, pur stazionando a Montevideo: diamo qui un breve riepilogo dei movimenti del *Flavio Gioia*, per far comprendere le attività svolte in soli tre anni dalla quella nave. Tra il 10 giugno 1886 e il 6 giugno 1888 il *Flavio Gioia* fu a Montevideo, Bahia, Port of Spain, Curaçao, Santa Lucia, Saint Thomas, Port Royal, Kingston, Avana, Vera Cruz, New Orleans, Pensacola, Avana, Port of Prince, Fort de France, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Callao, Valparaiso, Montevideo, Rio de Janeiro, Bahia, S. Vincenzo di Capo Verde, Gibilterra e infine La Spezia.

Nel 1885 tuttavia, dopo la partenza della R. N. *Staffetta* da Bahia, nessuna nave italiana era rimasta in America Latina, anche perché alcune di quelle lì destinate, furono dirottate verso il mar Rosso, a causa dell'occupazione di Massaua. L'anno seguente però fu riarmato il *Vespucci*, che, insieme al *Flavio Gioia*, al *Colombo* e alla cannoniera *Veniero*, ricostituirono la Divisione Navale dell'America meridionale, sotto il comando del contrammiraglio Giuseppe Mantese. La Divisione fu poi sciolta il 16 aprile 1888, con il rientro delle navi in Italia. La Divisione fu tuttavia ricostituita l'anno seguente, con il ritorno del *Vespucci* a Buenos Aires e l'invio delle cannoniere *Andrea Provana* e *Sebastiano Veniero*. Queste incrociarono anche lungo le coste del Brasile ed effettuarono numerose crociere lungo i fiumi Paranà, Paraguay ed Uruguay. Nel 1892 fu costituita la Divisione Navale d'America, formata dalle R. Navi *Bausan*, *Etna*, *Provana*, *Veniero* e dal nuovo incrociatore *Dogali*. In tale Divisione, che operò sia in America settentrionale che in quella meridionale, operarono anche le R. Navi *Carlo Alberto*, *Fieramosca*, *Piemonte* e *Calabria*, stazionando anche lungo le coste delle Antille e in Venezuela, e lo stesso incrociatore *Dogali*.

Occorre ricordare come in quegli anni l'emigrazione italiana in America latina fosse sempre più consistente: tra il 1886 e il 1888 giunsero nelle due Americhe ben 82.166 persone, il primo anno, salite a 129.463, il secondo, e a ben 204.264, il terzo, dirette in gran parte verso l'Argentina e il Brasile. La stessa Argentina figurava in quegli anni all'ottavo posto assoluto nelle esportazioni italiane, e al secondo, dopo gli Stati Uniti e il Canada, tra i paesi extra-europei.

²⁸ Ivi, vol. II, p. 168.

Questo fu anche uno dei motivi che giustificava la necessità di avere una Divisione Navale nelle Americhe, insieme ad altri, tra cui la partecipazione diretta delle nostre navi alle grandi celebrazioni di quegli anni. Così, nel 1892, il *Bausan* fu a New York per l'inaugurazione del monumento a Cristoforo Colombo e alle feste colombiane celebrate negli Stati Uniti l'anno seguente. La R. N. *Etna* visitò invece il Canada. Nel 1893 invece la Divisione operò in Brasile, a seguito delle note vicende politiche che avevano portato all'abdicazione dell'imperatore Pietro II e alla costituzione della Repubblica. Tali avvenimenti provocarono, nel 1893 appunto, una rivolta della flotta brasiliana e la costituzione di una squadra navale internazionale, di cui assunse il comando l'ammiraglio Magnaghi, comandante della nostra Divisione Navale²⁹.

Negli anni seguenti continuò l'attività delle nostre unità: in Brasile furono presenti le R. N. *Liguria*, *Lombardia*, *Piemonte* e *Umbria*, mentre la R. N. *Dogali* si recò negli Stati Uniti per l'inaugurazione del monumento al presidente U. S. Grant. Infine, tra il 1898 e il 1900, furono dislocate nelle Americhe la R. N. *Carlo Alberto*, il *Bausan*, la *Fieramosca*, e l'*Etruria*. Erano ormai queste navi davvero moderne: le unità della classe Lombardia o Regioni, tutte costruite in Italia, erano classificate come incrociatori torpedinieri, avevano un dislocamento di 2.800 tonnellate, erano lunghe 86 metri, un apparato motore di fabbricazione italiana di 4.200 o anche 7.000 HP, che consentivano una velocità di 17 nodi, e un'autonomia di 4000 miglia alla velocità di crociera di 10 nodi. Una di queste unità, la R. N. *Liguria* fece anche nel 1903-1905 la circumnavigazione del globo, al comando di Luigi di Savoia, duca degli Abruzzi³⁰.

Non a caso quindi l'Argentina chiese, nel 1893, di acquistare due nuovi incrociatori italiani della classe *Garibaldi*, che passarono sotto la bandiera argentina con il nome di *General Garibaldi* e *General San Martin*³¹.

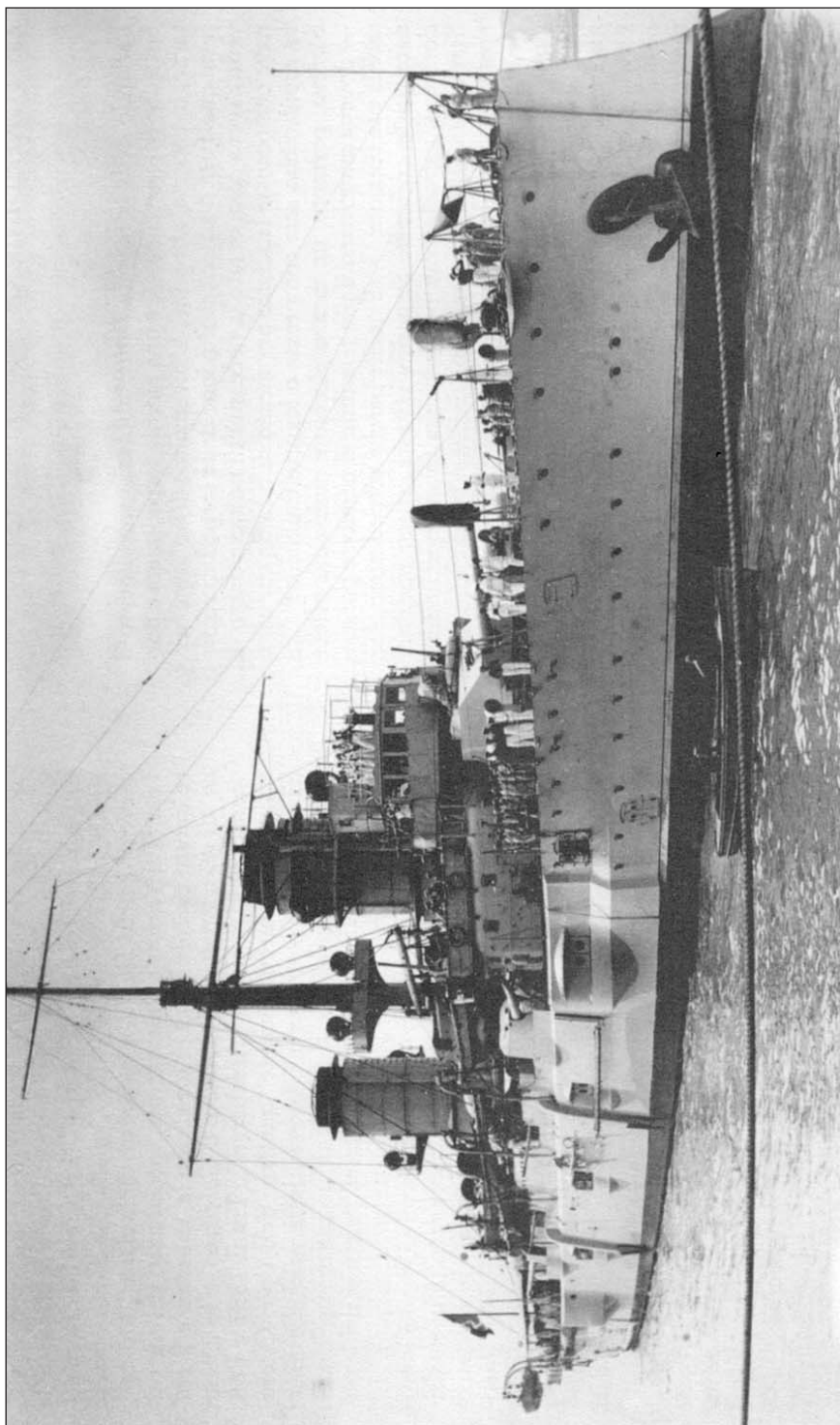
Altre due unità della stessa classe furono vendute negli anni seguenti alla Spagna, il *Cristobal Colon* e ancora all'Argentina, il *General Belgrano*. E, ancora nel 1902, l'Argentina commissionò altre due unità, che furono però cedute al Giappone, poco prima della guerra russo-giapponese, con il nome di *Kasuga* e *Nisshin* e questa ultima unità partecipò alla battaglia navale di Tsushima, nel 1904. Così la presenza delle unità italiane nell'America meridionale ebbe anche conseguenze importanti per l'industria navale italiana, come si è già ricordato in precedenza.

²⁹ Ivi, pp. 265-280.

pp. 235-261.

³⁰ *Gli incrociatori italiani 1861-1970* cit.,

³¹ Ivi, p. 304.



Incrociatore Francesco Ferrucci

6. La squadra navale nel Mar Rosso

Dopo un lungo e difficile negoziato fra l'Italia, l'Inghilterra e l'Egitto, concluso nel febbraio 1885, Massaua fu occupata da un corpo di spedizione italiano, sbarcato dalle Regie Navi *Vespucci* e *Gotardo*, al comando dell'ammiraglio Caimmi. Costituita la Colonia Eritrea nel 1891, Massaua ne divenne la capitale, ospitando nel suo porto le navi della Squadra navale. D'altro canto, l'Italia aveva già, nel mar Rosso, il porto di Assab, dove la società di navigazione Rubattino aveva stabilito una propria base dal 1869, mentre nel 1882 fu riconosciuta la qualità di colonia italiana.

La Divisione navale operante nel mar Rosso aveva caratteristiche diverse da quelle oceaniche, pur svolgendo diverse sue unità, come vedremo, compiti di controllo nell'oceano Indiano e lungo le coste dell'Africa. Era considerata quasi come una Divisione nazionale, come quella ad esempio che operavano nel Mediterraneo, partendo da basi nazionali come La Spezia o Taranto. Nel 1887 la R. N. *Staffetta* fece una lunga campagna lungo le coste dell'Africa: visitò le isole di Capo Verde, la Liberia e la Sierra Leone, le colonie inglesi del Capo e il Mozambico, adoperandosi a Zanzibar a difesa degli interessi italiani, minacciati dalle rivalità tra Inghilterra e Germania. Infine si fermò diversi mesi ad Assab e a Massaua, per poi rientrare in Italia. Nello stesso anno giunse a Massaua l'incrociatore *Bausan*, che divenne la sede del Comando delle Forze Navali nel mar Rosso, seguito dall'incrociatore *Dogali*. Questa unità fu utilizzata lungo le coste africane, navigando fino a Zanzibar, dove operò per contrastare il traffico di armi e di schiavi, in cooperazione con altre navi inglesi e tedesche. Il *Dogali*, rientrato in Italia, tornò nel mar Rosso nel 1895, assegnato alla Divisione Navale, composta dalle navi *Etna*, *Etruria*, *Caprera*, *Curtatone* e *Scilla*. L'incrociatore *Etna*, al comando del contrammiraglio Carlo Turi, operò con le altre unità sia in appoggio alle operazioni dell'esercito in Eritrea, sia contrastando il contrabbando di armi destinate all'Etiopia, catturando, ad esempio, il piroscampo olandese *Doelwijk*, carico di armi³².

Negli anni seguenti giunsero a Massaua altre unità: l'incrociatore *Piemonte*, che visitò le acque somale e le coste africane, accompagnando il console italiano Cecchi a Zanzibar, incaricato di importanti missioni politiche. Nel 1902 la stessa unità, con il *Caprera* e il *Galileo*, svolse una dura azione repressiva contro la pirateria bombardando nello Yemen i porti di Medi e Khor Ualha. La repressione della pirateria, molto attiva in quei mari, fu uno dei compiti più importanti delle unità che operavano nel Mar Rosso. Già nel 1896 l'intera squadra,

³² *Gli incrociatori italiani 1861-1970* cit., pp. 161-181.

composta dalle navi *Aretura*, *Caprera*, *Curtatone*, *Scilla*, *Etna*, *Etruria*, *Vesuvio* e *Veniero*, effettuò numerose crociere di vigilanza contro la pirateria e nella repressione del contrabbando, spingendosi a volte fino a Zanzibar. L'anno seguente giunse nel mar Rosso anche l'incrociatore *Elba*, che aveva l'incarico di ristabilire l'ordine nel Benadir, dopo l'eccidio di Lafolè, in cui erano caduti i componenti della spedizione del console Cecchi e alcuni ufficiali delle navi *Volturno* e *Staffetta*³³.

Come si è visto, rispetto alla Divisione Navale dell'America Latina, le unità operanti nel mar Rosso furono coinvolte più volte sia in vere e proprie azioni di guerra, sia nella repressione del contrabbando di armi e di schiavi, sia infine nella protezione del commercio internazionale. Ma forse le unità più seriamente coinvolte in vere e proprie azioni militari furono quelle più lontane dall'Italia, ovvero quelle che operarono in Estremo Oriente e in Cina.

7. La Divisione Navale in Estremo Oriente

Abbiamo ricordato più volte le visite che diverse unità da guerra italiane fecero in Estremo Oriente, sia in apposite campagne come quella del R. Avviso *Rapido*, sia durante le circumnavigazioni in cui furono utilizzate la *Vettor Pisani*, la *Garibaldi*, o l'incrociatore *Colombo*. La prima Stazione permanente fu però istituita nel 1892, con l'arrivo della R. N. *Volturno*, che operò in Cina, lungo lo Yang-tse e visitò la Corea, il Giappone e le Filippine. Fu sostituito dalla R. N. *Curtatone* che, a sua volta, visitò il Siam e Giava. Nel 1894 giunse invece l'incrociatore *Umbria*, in occasione della guerra cino-giapponese. Fu a Takù e a Port Arthur, visitando più volte i porti giapponesi e cinesi. Più importante fu invece la missione dell'incrociatore *Marco Polo* che, nel 1898, giunse in Cina, anche per sondare la possibilità di ottenere una concessione lungo le coste, come già avevano ottenuto diversi stati europei. A Shanghai la nave sbarcò un reparto armato di marinai per difendere la concessione francese e, due mesi dopo, ne inviò uno a Pechino, per proteggere la nostra Legazione. Nel 1899 giunse in Cina una vera e propria squadra navale, al comando del contrammiraglio Francesco Grenet e formata dalle R. N. *Marco Polo*, *Stromboli*, *Etna*, *Piemonte*, *Vespucci* ed *Elba*. Era ormai scoppiata la rivolta dei boxers, provocata anche in parte dalle continue richieste delle grandi potenze per ottenere concessioni e vantaggi commerciali dalla Cina. Tollerata dall'imperatrice vedova Tsu-hsi, la rivolta, nel 1900, provocò la morte di centinaia di stranieri e di cinesi cristiani, di missionari cattolici e

³³ Ivi, p. 247.

protestanti. In giugno i boxers assediaron per 55 giorni il quartiere dove avevano sede le Legazioni occidentali a Pechino. Una spedizione internazionale, alla quale aveva aderito anche l'Italia, liberò infine il quartiere delle Legazioni, mentre l'imperatrice si dava alla fuga.

Anche in seguito a tali avvenimenti l'Italia ottenne la concessione di Tientsin, che mantenne per qualche anno. Le unità italiane furono quindi coinvolte direttamente nelle operazioni di sbarco e nella protezione dei reparti a terra, come fece lo *Stromboli* nella zona di Shan-Hai-Kwan; mentre l'*Elba* e la *Calabria* fornirono i distaccamenti da inviare a Pechino, nel complesso 102 uomini, al comando del tenente di vascello Federico Tommaso Paolini e del tenente Sirianni; e un terzo contingente, al comando del sottotenente di vascello Ermanno Carlotto venne adibito alla difesa di Tientsin. Basti dire che la durezza dei combattimenti fu tale che in questa occasione la Regia Marina concesse ben 4 medaglie d'oro: al sottotenente Carlotto, caduto sul campo; al tenente di vascello Paolini, ferito durante l'assalto a una barricata a Pechino; al sottotenente Angelo Olivieri, rimasto sepolto dopo la scoppio di una mina che provocò la morte di 5 marinai e che salvò la missione Pe Tang a Pechino; e infine al sottocapo torpediniere Vincenzo Rossi, caduto anch'esso con altri 4 marinai per impedire un attacco a sorpresa contro la colonna dell'ammiraglio Seymour, tanto da meritare anche la Medaille Militare, concessa dal Governo francese³⁴.

Nel luglio dello stesso anno giungeva in Cina una seconda squadra navale, con le R. N. *Fieramosca* e *Vettor Pisani*, scortando alcune navi mercantili che recavano dall'Italia 2.000 soldati, mentre l'*Elba* e il *Calabria* continuarono a fornire uomini e mezzi a Tientsin, sfruttando al massimo l'operosità e l'intelligenza del personale, tanto da meritare lusinghieri apprezzamenti dalle altre unità della forza internazionale.

Conclusione

Non è facile riassumere i lunghi anni di crociere e campagne intorno al mondo. Esse indubbiamente costituirono un faticoso e duro addestramento per ufficiali e marinai, fatto non solo dalle navigazioni vere e proprie ma anche dalle missioni svolte lungo i fiumi dell'Argentina e del Brasile, della Cina lungo le isole delle Antille o dell'arcipelago indonesiano. Un addestramento che si rivelò importante anche per le navi, alcune delle quali si dimostrarono inadeguate, mentre altre, più recenti e costruite per lo più in Italia si dimostrarono all'altezza del compito, tanto che le campagne e le crociere si svolsero

³⁴ Ufficio Storico Marina Militare, *Le medaglie d'oro al valor militare della R. Marina*

anche nei primi anni del Novecento, fin quasi alla prima guerra mondiale. Ufficiali e marinai affrontarono tempeste e tifoni, operarono difficili sbarchi con gli scarsi mezzi allora a disposizione e, rientrando in Italia e passando ad altre unità e ad altre Divisioni nazionali portarono ovunque le loro esperienze e le loro abilità. Le nuove navi si dimostrarono efficienti anche agli occhi dell'opinione pubblica del tempo e a quelli degli equipaggi di molte altre navi straniere, insieme alle quali avevano operato. È questa una storia ormai dimenticata, ma che andrebbe certamente ripresa e divulgata. Alcuni osservatori e studiosi della Regia Marina, anche di recente, hanno mosso diverse critiche alle unità e agli equipaggi di allora, sostenendo la scarsa preparazione degli equipaggi, ma questo è un rilievo che, anche alla luce di quanto scritto, non è più valido.