



LETTURE

A proposito della recente riflessione sulla storia navale di Richard Harding

DOI 10.19229/1828-230X/4472018

Il volume di Richard Harding, *Modern Naval History. Debates and Prospects*, (Bloomsbury, London-New York 2016, pp. 260), conosciuto e apprezzato specialista inglese, offre un'importante analisi dello stato dell'arte concernente la storia navale, intesa come storia delle marine da guerra e di tutto ciò che ruota attorno a esse. Una disciplina che, sebbene abbia ormai circa 130 anni (quasi quanti, come ricorda l'a., la storia politica e quella diplomatica), fatica ancora a trovare una propria autonomia. Harding – pur non svalutando né i forti legami tra le flotte da guerra e il mondo marittimo, né il fatto che la storia navale sia, per sua essenza, internazionale – osserva infatti come la storia navale venga sovente confusa con la storia marittima, intesa come storia delle marine mercantili, dei traffici sul mare e delle grandi scoperte ed esplorazioni geografiche, o con una versione “inumidita” della storia delle relazioni internazionali. Anche l'interesse degli storici non sempre ha quella genuinità e autenticità necessarie per una seria indagine in questo campo, cosa che si riflette sul successo accademico della disciplina. Nonostante la storia navale abbia giocato e continui a giocare una parte importante nel lavoro di ricerca e pur a fronte di un grande successo di pubblico dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, essa non si è mai affermata come una maggiore sottodisciplina a livello accademico, a dispetto della notevole espansione registrata da tutti i sistemi universitari.

Il volume si struttura su tre capitoli, dei quali i primi due risultano cronologicamente invertiti, perché Harding sceglie di iniziare la pro-

pria analisi partendo non dalla prima età moderna, ma dalle guerre della Rivoluzione Francese, in modo da mettere meglio in risalto la connessione tra lo sviluppo del potere navale e la nascita della storia navale. Il capitolo iniziale offre quindi un ampio *excursus*, sorretto dalla storiografia più aggiornata, circa l'evoluzione delle marine da guerra dagli anni Novanta del XVIII secolo fino ad oggi, con una particolare attenzione ai rapporti tra il potere navale e la diplomazia. L'a. sottolinea come lo sviluppo storiografico sia stato altalenante, concentrandosi solo su alcuni periodi ritenuti di particolare rilievo, quali le guerre rivoluzionarie, la prima età napoleonica fino al 1805 e il navalismo che ha portato alla Prima Guerra Mondiale. Ci si è in sostanza concentrati molto di più sulle fasi di lotta per la conquista del *sea power* piuttosto che su quelle, di maggior durata e storicamente più significative, relative al suo esercizio, quali il lungo predominio navale inglese del XIX secolo. Benché, dopo la fine della Guerra fredda, gli storici abbiano rivolto una maggiore attenzione all'uso delle marine militari quale strumento diplomatico, i drammi della lotta per il predominio navale hanno generalmente oscurato gli studi sullo sfruttamento del potere navale e del suo contributo alla diplomazia. In questa prospettiva, Harding osserva come, sul piano delle fonti, gli storici non si siano ancora rivolti agli archivi diplomatici per testare adeguatamente le pretese del *sea power*.

Oltre a caratterizzare un'epoca, il navalismo fece da catalizzatore alla nascita della storia navale. La fine del XIX secolo vide infatti infuriare i dibattiti tra i sostenitori delle flotte da battaglia di navi di linea corazzate e quella della cosiddetta *Jeune Ecole*, che poneva invece l'accento su flotte "leggere" di incrociatori e unità minori, aventi lo scopo di distruggere il traffico nemico e paralizzare le corazzate. Nel contesto di questo duro scontro teorico, la storia sembrava poter contribuire alla soluzione di alcuni dei più importanti problemi militari del momento. Non si trattava tanto di un'astratta ricerca scientifica, ma di un vero e proprio dibattito politico, in una fase nella quale il mare assumeva un ruolo più ampio nella politica e nella diplomazia rispetto a quello del passato. La Prima Guerra Mondiale distrusse però gran parte di queste convinzioni. L'esperienza fornita dalla guerra sul mare non fu conclusiva, ma sicuramente minò la fede nell'estrapolazione di principi dagli studi storici. La storia divenne meno importante come strumento di pianificazione bellica, un aspetto che non ha finora ricevuto molta attenzione in campo storiografico. Dopo i grandi entusiasmi (e le enormi spese) del navalismo, non era più chiaro quale ruolo avessero le marine da guerra e ciò influenzò negativamente lo sviluppo teorico. Se nel periodo tra le due guerre

non solo la “vecchia” corazzata, ma anche nuovi strumenti bellici, quali l’aereo e il sottomarino, furono oggetto di estensive (anche se non sempre prudenti) speculazioni, non fu così per la guerra anfibia, che pure era destinata a divenire un elemento chiave del potere navale, ma che aveva giocato un ruolo minore durante la Grande Guerra (salvo poche eccezioni, quali i Dardanelli e le operazioni tedesche nel Golfo di Riga).

La Seconda Guerra Mondiale riportò nuovamente le flotte nel cuore delle operazioni militari. Harding osserva che benché il potere navale sia stato una causa meno evidente del conflitto, esso si dimostrò senz’altro un fattore decisivo per il suo esito (per quanto questo ruolo sia stato forse eccessivamente magnificato da una storiografia occidentale impegnata a sminuire il peso bellico dell’Unione Sovietica). Anche per questa centralità, la Seconda Guerra Mondiale rimane il periodo più complesso per la storia navale. Per quanto la ricerca abbia fatto emergere alcuni fondamentali aspetti prima sconosciuti – dei quali le decrittazioni fornite da *Ultra* rappresentano la più importante fonte di revisione storiografica – ci sono tuttavia una serie di temi che non sono stati sufficientemente esplorati, quali il supporto logistico durante la guerra del Pacifico, gli aspetti più propriamente navali delle operazioni di sbarco, il problema della difesa costiera, il ruolo dell’aviazione basata a terra nella guerra sul mare.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale il potere navale, che era stato uno dei simboli chiave dello status di grande potenza sin dal XVII secolo, sembrò divenire un supporto secondario rispetto all’appartenenza al club nucleare, assunto a nuovo elemento discriminante. In questo contesto, la guerra di Corea rappresentò un primo test importante, ma il ruolo delle marine durante il conflitto non è stato ancora ben indagato. Questa carenza si estende alla guerra fredda, che adesso è abbastanza lontana per poter avere dei solidi lavori relativi alla strategia navale di entrambi gli schieramenti in gioco. Un costante richiamo all’analisi storica viene anche dal valore sempre attuale del potere navale per la diplomazia, che risiede essenzialmente nella sua flessibilità. Harding osserva come la diplomazia delle cannoniere del XIX secolo abbia i suoi equivalenti nel XXI, costituiti da operazioni che vanno dall’assistenza umanitaria alla repressione della pirateria. Solo le marine possono provvedere tale flessibilità, come continuano a testimoniare le *Task Forces* di portaerei americane che agiscono per tutto il globo.

Nonostante la persistente importanza delle marine militari nel mondo contemporaneo (come osserva Harding, il 90% dell’attuale traffico commerciale è marittimo) l’a. si pone la domanda se la storia

navale sia oggi ancora ben connessa alla sua udienza – personale navale, politici, pubblico – come lo era stato in passato. La risposta non sembra essere così ottimistica come la mole di pubblicazioni potrebbe suggerire. La disciplina – che resta ancora troppo incentrata sugli Stati Uniti e sull’Inghilterra e sulla prima metà del XX secolo – si occupa troppo di battaglie, mentre la storia delle operazioni navali può essere pienamente compresa solo qualora tutti gli attori coinvolti siano sufficientemente analizzati, cosa che non avviene per molti dei conflitti del passato. La forza di una marina non è determinata solo dalla saldezza del suo sistema interno, ma anche dall’epoca e dalla società in cui agisce, campi questi ultimi ancora poco esplorati, così come andrebbe meglio esplorata la forza che una marina ha all’interno della società in cui opera. Se alla fine del XIX secolo le marine erano ben inserite nelle società del loro tempo, oggi non è più lo stesso; il pubblico risulta estraneo ai temi del potere navale, proprio mentre i costi di quest’ultimo aumentano in maniera esponenziale. Sono problemi ai quali lo storico navale si dovrebbe dedicare con maggior impegno.

Il secondo capitolo riporta indietro il lettore, con un’analisi dello sviluppo del potere navale tra gli inizi del 1500 e la fine del 1700. Il dominio in ambito storiografico della storia navale britannica – scritta troppo spesso nella prospettiva navalista di fine Ottocento – ha penalizzato le aree geografiche nelle quali la marina inglese operava con minor intensità, quali il Mediterraneo e il Baltico, determinando dei gravi fraintendimenti sulla natura dei conflitti in questi mari; così, ad esempio, le tanto disprezzate galee avevano non solo ragioni operative, ma anche culturali e sociali, essendo considerate unità prestigiose di fronte alle “plebee” navi da guerra a vela. Mancano inoltre ricerche sulla composizione del corpo ufficiali e sugli equipaggi delle flotte del Mar Baltico, cosa che, si può aggiungere, riguarda anche il Mediterraneo. È interessante notare come siano studiosi inglesi (oltre ad Harding, anche Nicholas Rodger pone con forza questi temi) a criticare un approccio eccessivamente anglo-centrico, il quale caratterizza sovente anche la storiografia non anglo-sassone. L’anglo-centrismo ha inoltre limitato i campi di ricerca, soprattutto relativamente al periodo 1600-1650. Esso rimane poco studiato in quanto attrae meno gli studiosi dopo i fasti (o supposti tali) elisabettiani e prima delle vicende della guerra civile inglese e dello sviluppo della grande flotta del *Commonwealth*. L’a. porta l’esempio della guerra dei Trent’anni, per la quale l’aspetto terrestre beneficia di studi molto più approfonditi rispetto a quello navale.

Harding critica anche l'allontanamento degli storici navali dal tema delle istituzioni. Essi si sono impegnati su concetti di moda, quale quello di *fiscal military State* – divenuto ora *contractor State* – o quello di rivoluzione militare. A proposito del successo incontrato dal primo, l'a. osserva come i rapporti di natura fiscale tra Stato e mondo mercantile non siano esaustivi, perché i mercanti non hanno tutti gli stessi interessi, dipende molto dal fatto se siano grandi o piccoli. Riguardo al secondo, gli storici navali non hanno invece trovato finora il concetto utile, sebbene le ovvie differenze nel disegno delle navi e nel maneggio e sviluppo delle flotte potrebbero suggerire che ci sia stata una "rivoluzione navale" nella prima età moderna. I mutamenti richiesero molto tempo per realizzarsi, attraverso un processo iterativo di invenzioni, sperimentazioni e adattamenti piuttosto che con una rivoluzione, e isolare un singolo aspetto come causa diventa problematico; in ogni caso, data la ricchezza degli archivi, deve essere fatta molta più ricerca per comprendere se vi possa essere effettivamente stata una "rivoluzione navale". A prescindere comunque delle mode storiografiche, che vanno e vengono, la storia navale dovrebbe tornare a occuparsi di temi centrali, quali appunto quello delle istituzioni, e a porsi domande significative, quali l'impatto che hanno organizzazioni come le marine militari sulla società che le ospitano.

Le perplessità suscitate dal concetto di rivoluzione militare si estendono al ruolo giocato dal nuovo strumento del potere navale, le flotte da battaglia di vascelli di linea. Mentre queste ultime agivano al meglio in acque profonde, ma nelle quali potevano essere supportate localmente dalla costa, e/o in punti chiave delle rotte del traffico o di eventuali invasioni, esse risultavano invece meno efficaci nelle vastità degli spazi oceanici e, soprattutto, nelle acque costiere. Ne conseguiva che le tradizionali squadre di galee rimanessero molto più adatte alle operazioni tra gli arcipelaghi e nelle acque costiere del Mediterraneo e del Baltico. Allo stesso modo, mentre le flotte da battaglia erano eccellenti per rompere i grandi convogli atlantici nei punti chiave (ma la Spagna seppe difendere con successo la *Flota de Indias*), esse erano meno efficaci nell'interrompere le consuete rotte del Mediterraneo e dei Caraibi. Le flotte da battaglia non avevano inoltre dimostrato ancora di essere decisive come arma offensiva, un aspetto evidenziato dalle due grandi guerre della Lega di Augusta (1688-1697) e di Successione spagnola (1701-13) e, si può aggiungere, dalle due guerre combattute in Levante nello stesso periodo (prima e seconda guerra di Morea, 1684-99 e 1714-18); tanto più che se, come ricorda giustamente Harding, le prime registrarono poche battaglie, le seconde videro scontri ripetuti, ma altrettanto poco decisivi. Alla fine

di questi conflitti non era perciò assolutamente auto-evidente che le flotte da battaglia sarebbero state anche in futuro lo strumento principe del potere navale. Se per nazioni come la Gran Bretagna, la Danimarca-Norvegia e la Svezia, gli investimenti in questi costosi e complessi sistemi bellici avevano certamente senso, per altri stati ciò non era altrettanto vero. Non è tuttavia condivisibile l'affermazione dell'a. che le due guerre in Levante avessero confermato che un miscuglio di galee e navi da guerra a vela rimanesse una potente combinazione alternativa, come era accaduto nel corso del precedente conflitto per Creta (1645-69); gli importanti risultati ancora ottenuti dalle unità a remi non erano il frutto di operazioni congiunte, ma autonome, per quanto garantite dalla copertura dei vascelli di linea.

Le nuove flotte da battaglia avevano bisogno di una logistica importante, il che richiama la fondamentale importanza delle basi navali. In questo campo la capacità britannica di sostenere una larga flotta in acque lontane aumentò più rapidamente rispetto a quelle di qualsiasi altra potenza; in particolare, nel Mediterraneo essa fu incrementata in modo decisivo dalle conquiste di Gibilterra nel 1704 e di Minorca nel 1708. L'installazione più importante sul piano della logistica era il bacino di carenaggio e gli inglesi seppero ben investire in queste e altre infrastrutture fisse. Ne derivò la nascita di quello che può essere definito un *military complex*, il quale ha avuto un impatto notevole anche sul piano storiografico, divenendo una prospettiva di studio fondamentale da parte della "New naval history" sviluppatasi a partire dagli anni Cinquanta del secolo scorso.

La scarsità di studi segnalata per il periodo 1600-1650 si ripropone per il periodo 1713-39, ma Harding estende questa considerazione anche a casi – come quello della guerra veneto-ottomana del 1714-18 – dove emergono piuttosto alcuni limiti bibliografici del volume. In generale infatti, se la storiografia navale francese è rappresentata piuttosto bene, così non è sia per quella spagnola, sia per quella italiana, mancanti entrambe della segnalazione di lavori significativi anche recenti, quali, per fare solo un esempio, la monografia di Iván Valdez-Bubnov *Podar naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, Madrid 2011.

Gli studi riprendono vigore per il periodo relativo alla guerra di Successione austriaca (1740-48) e a quella dei Sette anni (1756-63). Quest'ultimo conflitto non lasciò alcun dubbio sul fatto che il potere navale, e soprattutto quello delle flotte da battaglia, avesse avuto un decisivo impatto sulla diplomazia europea, rafforzando l'importanza delle flotte quale leva diplomatica. La guerra rappresentò un vero spartiacque per la considerazione del potere navale da parte delle

diplomazie; l'Inghilterra riuscì infatti, pur con un esercito permanente di ridotte dimensioni, a colpire duramente gli imperi coloniali sia francese e sia spagnolo. La successiva guerra d'Indipendenza americana (1775-83) dimostrò che le flotte da battaglia potevano essere gli arbitri di una proiezione di potere sul piano globale. Essa dimostrò però anche che il margine tra la vittoria e la sconfitta era così ridotto che nessuna potenza, nemmeno l'Inghilterra, poteva permettersi di ridurre il suo potere navale senza rischiare catastrofiche conseguenze, una lezione che gli inglesi non avrebbero dimenticato.

Il terzo capitolo presenta un approccio di tipo tematico ed è quello nel quale Harding vuole offrire i maggiori spunti per nuove ricerche. Spingendo l'indagine fino al mondo attuale, l'a. analizza innanzi tutto il rapporto tra marine militari e società, sia quelle che le hanno espresse e incorporate, sia quelle con cui si sono dovute scontrare. La prima questione affrontata è la relazione tra marine e globalizzazione. Mentre si può essere certi che le flotte occupano un ruolo centrale nella storia della bilancia globale del potere (e non solo di quello strettamente navale), meno sicuro è il loro rapporto con la globalizzazione. Le marine hanno avuto un ruolo sicuramente importante nello scambio economico globale e nella convergenza dei vari sistemi di potere, anche se sotto questo profilo resta dibattuta la loro importanza nell'imposizione della volontà europea alle società non europee; più problematico tuttavia è stato il loro ruolo nella convergenza culturale delle società e nei reciproci scambi simbolici, per il quale gli studi effettuati sono ancora troppo limitati. Una seconda questione, ancora più dibattuta, è la parte avuta dalle marine nello sviluppo economico e industriale dell'età moderna, come porzione del più ampio *framework* mercantile; sotto questo profilo, un punto particolarmente controverso è rappresentato dalla funzione della schiavitù nel processo di industrializzazione inglese, all'interno del quale il contributo della difesa navale del traffico legato alla tratta degli schiavi è ancora poco studiato. Una terza questione è relativa al rapporto tra marine e sviluppo tecnologico e scientifico. Se l'importanza della tecnologia all'interno dello sviluppo storico navale è sicuramente ben documentata, molti studi sono però focalizzati sugli strumenti e sulle loro prestazioni, e molto pochi li esaminano invece nel contesto economico e sociale che li sostiene; un secondo aspetto che andrebbe meglio studiato è il trasferimento di tecnologie tra differenti stati e un terzo quello del ruolo delle marine nelle esplorazioni e scoperte scientifiche – la storia delle marine come istituzioni scientifiche deve essere ancora scritta.

Lo studio delle marine come organizzazioni complesse è un ulteriore ramo di ricerca che si è evoluto recentemente e che può offrire interessanti prospettive. Si può però esprimere qualche perplessità sulla convinzione di Harding che l'incontro tra economisti, analisti di organizzazioni e storici conduca a sicuri risultati e sulla sua fiducia circa la validità, per gli storici, dei modelli teorici costruiti dagli scienziati sociali: questo ottimismo è forse in parte dovuto al ruolo accademico dell'a., che non insegna storia navale, ma *Organisational History* alla *Westminster Business School* di Londra. In ogni caso, una parte delle nuove ricerche più stimolanti sono dedicate proprio agli aspetti organizzativi, che traggono origine dalla "*New institutional history*" e che Harding qualifica come una seconda "*New naval history*". Questi studi, che hanno come oggetto soprattutto la *Royal Navy*, si concentrano su aspetti chiave dell'amministrazione navale, quali gli arsenali e i rifornimenti alimentari. Il fatto che sovente i loro autori arrivino a conclusioni contrastanti è dovuto alla mancanza di affidabili dati finanziari per gli stati dell'età moderna; va inoltre considerata la natura spesso "politica" di questi dati, che ne invalida l'oggettività. Non si può effettivamente non osservare come non vi sia strumento migliore per sostenere una politica navale rispetto ad un'altra del presentare bilanci dove le voci di spesa vengono poste in maggiore o minore evidenza a seconda degli obiettivi politici di chi le esibisce, come attesta, per le marine mediterranee, la lunga diatriba sui costi delle navi a vela rispetto a quelle a remi. Harding rimarca anche come sia ancora eccessivo il gap che divide le ricerche sulle marine da quelle sugli apparati industriali che le sostenevano.

In riferimento all'organizzazione del personale, ufficialità e *leadership* hanno ricevuto molta più attenzioni che non la marineria, cosa comprensibile dato che la storia navale è nata alla fine dell'Ottocento come uno strumento didattico per l'educazione degli ufficiali; oltre al fatto che, come nel caso di tutte le élite, le fonti sugli ufficiali sono più ricche e meglio preservate. Ci sono però molte ricerche ancora da fare, sia per allargare le conoscenze sul corpo ufficiali ad altre marine che non siano quella inglese, sia per indicare aspetti finora poco analizzati, come l'azione politica del corpo degli ufficiali di marina, sia sull'evoluzione del servizio navale come una professione. Nonostante le biografie relative a grandi ed esemplari comandanti navali – Nelson in primo luogo – godano di ottima salute, è molto meno studiato l'aspetto del leader in un contesto intrinsecamente dinamico nel quale il leader è solo uno dei fattori in gioco. Un problema analogo, che però si allarga all'assenza di biografie se non per figure di primissimo piano quali Colbert, Pepys ed Ensenada (ma si potrebbe aggiungere anche

Patiño), riguarda un altro gruppo d'élite, quello degli amministratori navali.

Relativamente ai marinai, il fatto che essi non fossero dei *naval ratings* in senso moderno, ma dei marinai che nel corso della loro carriera ricoprivano ruoli sia sulle navi da guerra sia sui mercantili, rende di grande importanza lo studio delle comunità di gente di mare alle quali essi appartenevano. Anche la salute rientra negli orizzonti amministrativi, considerato il fatto che, fino alla fine dell'Ottocento, la medicina non aveva ancora identificato la causa di molte malattie e i rimedi dovevano, di conseguenza, essere cercati con azioni amministrative, quali ospedali per mettere in quarantena i malati, procedure igieniche e regimi di dieta. Gli studi più recenti hanno mostrato che furono gli interventi in campo amministrativo più che quelli in campo medico che portarono a una riduzione dello scorbuto, per quanto in alcuni ambiti, quali la chirurgia, la medicina navale fosse a un livello pari se non più maggiore rispetto a quello che si poteva trovare a terra.

Oltre a quanto già evidenziato, Harding sottolinea tre aspetti che andrebbero approfonditi: la vita a bordo, la disciplina e il controllo sociale. In particolare, sugli ultimi due punti, egli ritiene che andrebbero svolte maggiori indagini riguardo agli ammutinamenti e che andrebbero maggiormente perseguiti gli studi sulla disciplina del lavoro, un tema assai dibattuto tra gli storici sociali, ma che non ha fatto molta strada nella storia navale. Fino ad ora inoltre, le conseguenze amministrative del cambio verso un servizio navale continuativo sono state inesplorate e lo stesso vale anche per il rapporto tra le marine e il cambiamento sociale avvenuto nel Ventesimo secolo. Gli eserciti della coscrizione di massa dominano la storia militare-istituzionale, ma per le marine manca un'analisi sistematica dal punto di vista dell'opinione pubblica, dei corpi governativi o delle flotte stesse. Per i marinai, prima del servizio continuativo, non c'era molta differenza tra il servizio su una nave da guerra o su di un mercantile; il servizio continuativo ha trasformato i marinai in servitori dello stato e sarebbe necessario studiare come ciò abbia mutato la posizione sociale sia dei singoli individui, sia dei relativi gruppi familiari.

Un altro tema di rilievo, anche in relazione agli approcci offerti dalla "*New cultural history*", è quello dell'identità. Le flotte, con le loro procedure ben documentate, le loro gerarchie e i loro simboli stanno cominciando a mettere a disposizione numerosi punti di contatto con la storia culturale. Lo studio dell'impatto culturale delle marine sulle loro società è però solo all'inizio. Questo ritardo deriva anche dall'evidente indebolimento del navalismo dopo il 1918, continuato, per

quanto più lentamente, nel XXI secolo. Le marine sono sempre più invisibili e non solo per una questione fisica, considerata la spinta verso le tecnologie *stealth*: sono più piccole e quindi meno intrusive nella vita delle proprie società, i cantieri sono in numero ridotto, i porti non sono più a contatto con le abitazioni, gli impiegati nelle attività marittime sono pochi rispetto al passato; in generale, le flotte e gli affari marittimi sono meno rilevanti nella vita pubblica quotidiana.

Per concludere, il volume di Richard Hardig si pone come un'opera di sicuro riferimento per gli studiosi, offrendo un ampio ventaglio di tematiche e di suggestioni per intraprendere, anche da un punto di vista interdisciplinare, nuove ricerche. La bibliografia presenta un aggiornato e prezioso stato dell'arte, a prescindere dalla citata mancanza di alcune significative opere in lingua non inglese. Se ciò limita la piena validità del quadro di riferimento per alcuni paesi e aree geografiche, non inficia però il valore generale dell'opera, che dovrebbe essere presente sugli scaffali non delle sole biblioteche specialistiche.

Guido Candiani