

EMILIANO BERI (cur.)

*Dal Mediterraneo alla Manica*  
*Contributi alla storia navale dell'età moderna*

Collana SISM, Nadir Media, Roma, 2022, pp. 303



**L**a storia navale ha lungamente risentito dell'artificioso divorzio fra gli studi dedicati al mondo oceanico e quelli incentrati sul teatro mediterraneo. Pesava sulla disciplina – tenuta a battesimo, come noto, fra Stati Uniti e Gran Bretagna al volgere del secolo XIX – l'idée reçue che la scoperta del Nuovo Mondo avesse segnato l'inappellabile perdita di centralità del bacino del Mediterraneo e l'inizio dell'inarrestabile declino delle potenze che vi si affacciavano. Nulla vi era più da apprendere da esse, soprattutto in un'epoca – quella di Alfred T. Mahan, Julian Corbett, Herbert W. Richmond (ideale elemento di raccordo, quest'ultimo, fra la *Navy Records Society* e gli *Young Turks* della *Naval Review*) e in misura minore Brian Tunstall – in cui pesava sullo storico navale il compito di informare colle sue riflessioni il dibattito strategico contemporaneo e le politiche navali che avrebbero dovuto discenderne. Era evidente che per

due *Blue-water Navy* come la Royal Navy e la U.S. Navy il serbatoio di exempla significativi si esaurisse nella storia delle grandi marinerie veliche del XVII e XVIII secolo e che il Mediterraneo nulla avesse da dire, fatta eccezione per le operazioni che quelle stesse marine vi avevano condotto soprattutto a partire dalla metà del Seicento; per certo niente di utile poteva reperirsi nelle marine mediterranee, stanti le peculiarità tecniche e operative dettate dalla loro natura remica. Anche dopo il 1949, allorquando Fernand Braudel provvide a confutare per primo il luogo comune del declino mediterraneo col suo *La Méditerranée et le Monde méditerranée à l'époque de Philippe II*, ribadendo anzi la centralità strategica ed economica di quel mare per tutto il XVI secolo ed in ispecie nell'ottica dello scontro fra le due grandi potenze dell'epoca (il blocco dei domini asburgici e l'Impero ottomano), la separazione dei due ambiti di studio seguì a sussistere. Nonostante i risultati di singoli campi di ricerca, come la storia dell'architettura navale, continuassero ad evidenziare la fertile ibridazione di modelli mediterranei ed atlantici, spia di un costante scambio di idee e di saperi tecnici fra i due mondi, la persistenza della guerra di galee nel Mediterraneo continuava ad essere malintesa nelle esigenze operative che la presiedevano e ad essere percepita alla stregua di sintomo di una sostanziale stagnazione tecnologica e dottrinale.

Assodata la perdurante importanza del Mediterraneo nella prima età moderna, la presente raccolta di saggi curata da Emiliano Beri ed espressione di otto ricercatori appartenenti al Laboratorio di storia marittima e navale dell'Università di Genova si muove nella direzione di ricostruire parte di questa fitta rete di interscambi sempre esistita coi paesi atlantici e le loro marinerie, affrontando i fraintendimenti che ancora ostano ad una piena integrazione storiografica delle due realtà. In *La strada verso Algeri. La guerra mediterranea del 1537-40 tra la Lega Santa e gli ottomani*, primo dei contributi proposti, Simone Lombardo provvede ad esaminare la prima delle rilevanti questioni sopra accennate: per qual ragione, dopo una intensa fase di sperimentazione caratterizzante il primo trentennio del XVI secolo, la guerra mediterranea registrasse una sostanziale scomparsa del bastimento d'alto bordo a vele quadre (se non nell'utilizzo come nave oneraria) e il definitivo trionfo della galea. Il punto di svolta identificato dall'autore è costituito dagli eventi che condussero alla "strana" battaglia di Prevesa, uno scontro inconclusivo che mise tuttavia in luce le gravi difficoltà di coordinamento tattico della componente remica e velica della flotta della Lega: data la superiorità balistica della *nau* e poi del galeone rispetto alle galee, la principale difficoltà stava nel

concentrare la potenza di fuoco dei primi nel punto e al momento decisivi anche in assenza di vento ed a fronte della superiore velocità e manovrabilità delle seconde. Si trattava di un dilemma di ben difficile soluzione. A Prevesa un'improvvisa bonaccia avrebbe giustappunto paralizzato la componente velica della flotta cristiana, negandole la vittoria nell'unica occasione – prima della Lega Santa del 1571 – in cui gli Stati cristiani erano riusciti a concentrare forze rilevanti contro il comune nemico ottomano. Le difficoltà nell'armonizzare navi e galee non costituivano certo una novità, essendosi presentate con forza già all'epoca della Seconda guerra turco-veneziana del 1499-1503 ed in special modo nella sconfitta di Zonchio; stante la loro apparente irrisolvibilità, e a fronte dell'evoluzione tecnica della componente remica che proprio in questo torno di tempo registrava il passaggio dal sistema di voga alla sensile a quello a scaloccio, la componente velica venne stavolta quietamente espunta dalle principali flotte mediterranee. D'altronde, come giustamente sottolineato dall'autore, la galea costituiva al contempo il mezzo più adeguato a servire le esigenze della guerra mediterranea, la cui natura anfibia si giovava particolarmente di flessibili unità di basso bordo pensate per la navigazione di cabotaggio. L'assedio di Castelnuovo susseguente alla battaglia di Prevesa, ancorché sfavorevole alle armi cristiane, avrebbe ampiamente dimostrato questo assunto. Guido Candiani, in *From Lepanto to Lemnos. The evolution in the employment of galleasses in the Venetian Navy*, analizza le succitate difficoltà di coordinamento fra componente velica e remica dal punto di vista della marina veneziana. Dismessa del tutto l'*Armata grossa* dopo la campagna del 1537-40, è la galeazza – dopo il suo debutto a Lepanto nel 1571 – a costituire la più rilevante novità tecnico-ingegneristica messa in campo dalla marina veneziana fra la fine del XVI e la fine del XVII secolo. Tradizionalmente considerata un adattamento bellico della galea grossa che prestava servizio nelle *mude*, la galeazza può essere considerata come un tentativo di combinare la propulsione remica della galea con il pesante armamento cannoniero dei bastimenti a vela quadra: essa, malauguratamente, ereditava tutti i peculiari limiti dei secondi. La pesante galeazza di Lepanto si sarebbe rivelata incapace di muoversi autonomamente in bonaccia nonostante fosse provvista di remi, costringendo le migliori galee della flotta a sfiancanti operazioni di traino per condurla a contatto col nemico; formidabile in difesa ma gravemente impacciata in attacco, anche dopo l'introduzione di versioni più snelle e manovriere la galeazza avrebbe colto ben pochi successi, soprattutto a fronte di accorti comandanti nemici – come Uluç Ali – ammae-

strati dalla disfatta di Lepanto ad evitare quell'avventato approccio offensivista che aveva conferito alle prime galeazze veneziane un cruciale vantaggio tattico. La vittoria alla battaglia di Paros del 1651 avrebbe costituito il canto del cigno delle galeazze veneziane, in quell'occasione dimostratesi finalmente in grado di manovrare in autonomia e convergere al momento decisivo sull'ala destra dello schieramento: le innovazioni introdotte negli ottant'anni precedenti, sia nella progettazione delle linee dell'opera viva che nell'armo velico, avevano ormai reso il bastimento a vele quadre un'alternativa preferibile in quanto più veloce e manovriero. La rinascita dell'*Armata grossa* all'epoca della guerra di Candia, rinascita dapprima fondata su bastimenti stranieri (massime inglesi e olandesi) presi a nolo e quindi integrati dalle prime costruzioni nazionali, avrebbe riproposto con forza i problemi di coordinamento coll'*Armata sottile* che già si erano dati nel secolo precedente: in ragione del suddetto progresso tecnico cui i vascelli erano oramai andati incontro, tuttavia, all'epoca della Prima guerra di Morea del 1684-99 tali dilemmi esitarono nella crisi della componente remica della marina. Nel corso della Seconda guerra di Morea le galeazze non sarebbero state impiegate in alcuna operazione militare e nel 1715 il *Provveditore Generale da Mar* Agostino Sagredo avrebbe lapidariamente sentenziato che esse fossero più d'imbarazzo per l'*Armata sottile* che d'aiuto. La parabola della galeazza era giunta a conclusione.

Filippo Astori e Giorgio Toso, autori del quarto e del sesto contributo, ci introducono a quella peculiare forma di conflitto a bassa intensità costituito dalla guerra di corsa, che nella zona grigia compresa fra le periferie imperiali asburgica ed ottomana rintracciava le più favorevoli condizioni di esercizio. In *La poliedrica morfologia di un sistema difensivo. Il caso del Golfo di Dianio di fronte ai Barbareschi (secc. XVI-XVIII)* Filippo Astori coglie l'occasione offerta dall'analisi del sistema difensivo del litorale dianese per formulare riflessioni di più generale validità circa la natura delle difese costiere italiane ogni qual volta esse fossero erette a protezione di aree ad alta densità abitativa. In luogo di un loro schiacciamento lungo la linea di costa, visivamente simbolizzato dalle iconiche torri di avvistamento che ancor oggi punteggiano tanti litorali italiani, sulla base dell'esempio ligure l'autore argomenta in modo convincente la messa a punto di sistemi di difesa in profondità in cui, ad una prima linea di presidi costieri, si succedevano rifugi fortificati scaglionati nell'entroterra ed opportunamente collegati. Dacché il bottino prediletto dei barbareschi era costituito dai prigionieri cristiani, da riscattarsi oppure rivendere presso i mercati di schiavi delle Reggenze, tali sistemi

di difesa erano pensati per massimizzare i costi – in tempi e vite umane – cui l’aggressore sarebbe incorso per operare una penetrazione del sistema difensivo a fronte dei benefici misurati in termini di beni razziati ed abitanti catturati. Siamo di fronte, in sintesi, a politiche di deterrenza embrionali ma nondimeno efficaci se, come sottolineato dall’autore, la loro adozione coincise con la cessazione di rilevanti incursioni ai danni dei borghi del Serenissimo Dominio dopo il 1637. Da allora innanzi i barbareschi si sarebbero dedicati principalmente a razziare le navi mercantili cristiane; ma, ad ulteriore conferma della natura anfibia della guerra navale mediterranea, dal momento che la maggior parte dei commerci si affidava alla navigazione di cabotaggio, la linea costiera di codesti sistemi di presidio terrestri avrebbe finito per fungere anche da efficace mezzo di difesa del traffico marittimo. Stanti i limiti di operazioni di polizia marittima afflitte da una cronica penuria di mezzi, per gli equipaggi mercantili sarebbe stato sufficiente dar fondo all’ombra dei cannoni dei forti o delle torri costiere, o nei casi più gravi mettersi in salvo a riva, per intralciare gravemente un attacco portato dai corsari e negar loro parte del bottino. In *Pubblici nemici sul mare. La corsa europea nel Mar Ligure tra Seicento e Settecento attraverso la documentazione genovese* Giorgio Toso ci introduce invece alle attività corsare ai danni dei traffici della Repubblica in un’epoca in cui, alla tradizionale minaccia barbaresca, si affiancano le operazioni condotte nel Mediterraneo dalle principali potenze europee. Massimi interpreti della guerra al traffico sono in questo periodo la Spagna e la Francia, soprattutto dopo l’ingresso di quest’ultima nel fronte anti-asburgico durante la guerra dei Trent’Anni: come osservato dall’autore, se scopo della corsa francese ai danni dei commerci genovesi era quello di minare i tradizionali vincoli economico-politici esistenti fra Madrid e Genova, obiettivo spagnolo era invece quello di giocare proprio sulla minaccia francese per ribadire l’insostituibilità per la Repubblica della secolare alleanza con la Spagna, massime nel garantire il controllo del Mar Ligure. Analogamente a quanto in precedenza accennato dal contributo di Filippo Astori, il saggio di Giorgio Toso rileva infatti nel dettaglio l’insufficienza numerica del dispositivo genovese preposto alle operazioni di polizia marittima, incardinato sui pattugliamenti delle galee statali. Una situazione, quella tracciata, che avrebbe registrato un ulteriore peggioramento alla metà del secolo, con l’affacciarsi nel Mediterraneo dei corsari inglesi e olandesi facenti base nel vicino porto di Livorno; questa pluralità di minacce avrebbe animato un vivace dibattito interno alla Repubblica circa l’opportunità di un riarmo sul mare, quan-

tunque simili velleità venissero in breve spente dalla preponderanza delle forze francesi la cui tradizionale ostilità nei confronti di Genova si sarebbe concretizzata nel bombardamento del 1684. Nel corso del Settecento, all'infuori delle operazioni condotte direttamente dalla flotta britannica nel quadro del coinvolgimento della Repubblica nella Guerra di successione austriaca, la principale minaccia ai traffici genovesi sarebbe invece venuta dalla corsa paolista, che le autorità genovesi avrebbero tentato di arginare affiancando ai tradizionali pattugliamenti delle acque rivierasche condotti dalle galee l'impiego di più piccole imbarcazioni di provenienza mercantile, come pinchi e feluche. La controcorsa genovese avrebbe però continuato a rivelarsi insufficiente ed effimeri i successi da questa riportati, incoraggiando fenomeni come il mimetismo di bandiera che, seppur ufficialmente avversati, finirono per essere tacitamente tollerati dalle autorità.

Se fino ad ora sono stati trattati problemi peculiari della guerra navale mediterranea o relativi all'inserimento delle marinerie atlantiche in questo teatro, con *L'ammiraglio e il generale. Federico e Ambrogio Spinola da Genova alle Fiandre* Emiliano Beri presenta invece una tematica ben meno percorsa dalla storiografia: quella costituita dal tentativo di introduzione di mezzi e strategie propriamente mediterranei in ambito atlantico. Il contesto è dato dalla lunga Guerra degli ottant'anni combattuta dagli spagnoli nelle Fiandre che, dopo la temporanea composizione degli interessi ispano-ottomani colla tregua del 1581, avrebbe seguito a costituire il principale fronte caldo dei conflitti europei, in grado come tale di offrire a un condottiero la propria consacrazione professionale. In questo ambito si muovono i fratelli genovesi Federico e Ambrogio Spinola nella doppia qualifica di imprenditori militari – in quanto asientisti della corona spagnola – e comandanti sul campo: in un primo momento sarebbe stato il solo Federico a configurarsi come uomo d'azione, direttamente impegnato tanto nelle negoziazioni con i ministri a Madrid e Bruxelles quanto nel comando delle truppe, lasciando al fratello maggiore Ambrogio la cura degli aspetti finanziari dell'impresa. Apprezzati i caratteri di estenuante guerra d'attrito propri del conflitto che gli spagnoli si trovavano a combattere nelle Fiandre, era felice intuizione di Federico che i ribelli olandesi potessero essere infine piegati colpendone via mare le risorse economiche ed isolandoli dall'alleato inglese: ciò avrebbe comportato la conduzione di protratte operazioni anfibe che nel dedalo di lagune e canali navigabili caratterizzanti il teatro fiammingo avrebbero permesso di porre in risalto le qualità di versatilità ed agilità proprie delle galee mediterranee. L'idea di intro-

durre queste ultime in un contesto atlantico non era d'altronde inaudita, essendo già stata messa in pratica con successo dai francesi all'epoca della guerra della Lega di Cambrai, allorquando una squadra di galee aveva affrontato la flotta inglese di Enrico VIII al largo di Brest infliggendole nel 1513 una dura sconfitta. Non dissimilmente, la bontà dell'intuizione degli Spinola venne dimostrata sul campo dai risultati che le prime galee al comando di Federico, in cooperazione con i legni dei corsari spagnoli di base a Dunkerque, avrebbero colto nel periodo 1595-1603, estendendo il genovese le proprie operazioni all'intera costa meridionale dell'Inghilterra. Sull'onda di questi iniziali successi giunsero in breve a delinearsi obiettivi più ambiziosi e già nel 1597 Federico era stato chiamato a Madrid per discutere del nuovo progetto ideato dai fratelli Spinola, concernente stavolta l'invasione dell'Inghilterra. Nel riprendere i piani che avevano portato al fallimento del 1588, sottolinea giustamente Emiliano Beri che tale insuccesso si era concretizzato nel mancato congiungimento della flotta del Medina Sidonia con l'esercito delle Fiandre del Parma: impossibilitati i bastimenti d'alto bordo dell'Armada a condurre complesse operazioni anfibe, al contempo bloccati nei porti fiamminghi i *tercios* del Parma dai *gueux de mer* olandesi senza che il Medina Sidonia potesse recare loro alcun aiuto, proprio in quella circostanza si era avvertita in tutto il suo peso l'assenza di una squadra di galee in grado di fungere da *trait d'union* fra il braccio navale e quello terrestre della *empresa de Inglaterra*. Galee la cui corposa presenza (ben 40 unità) era stata contemplata nei piani dell'Armada stesi inizialmente dal marchese di Santa Cruz, salvo essere poi espunta in fase organizzativa allorquando, morto quest'ultimo, gli era succeduto il Medina Sidonia. Le galee dello Spinola era inteso dovessero riuscire laddove i comandanti del 1588 avevano fallito proprio in virtù della perfetta idoneità di un simile mezzo per quel genere di operazioni anfibe che costituivano una relativa novità in un contesto atlantico, salvo rappresentare la norma delle operazioni navali mediterranee. Onde superare l'irriducibile contrarietà ai piani di invasione dell'Inghilterra dell'arciduca Alberto d'Austria, nuovo governatore dei Paesi Bassi, gli Spinola avrebbero inoltre dovuto provvedere a reclutare a proprie spese il contingente d'invasione, invece di trarlo dai ranghi dell'armata delle Fiandre: al comando delle truppe in qualità di maestro di campo sarebbe stato preposto Ambrogio che così, per la prima volta, balzava in primo piano dopo aver sino ad allora curato dietro le quinte gli aspetti finanziari e organizzativi dell'impresa. Purtroppo l'intempestiva morte di Federico il 25 maggio 1603, durante una delle

tante razzie compiute ai danni del litorale olandese, era destinata a porre bruscamente termine a questi progetti; essi, tuttavia, avevano proiettato Ambrogio Spinola nelle Fiandre – ove sarebbe rimasto al comando delle truppe che aveva fratantanto provveduto a reclutare – dando il via ad una delle più rimarchevoli carriere militari del Seicento. Con *L'evoluzione tattica della marina inglese alla vigilia della Seconda guerra anglo-olandese. Il processo di formazione della linea di fila* lo sguardo continua ad indugiare sul teatro operativo compreso fra l'Inghilterra e le Fiandre. L'autore, Marco Mostarda, opta per la prospettiva di lungo periodo onde analizzare come una marina oceanica quale quella inglese si organizzasse e manovrasse al livello tattico fra il XVI e la metà del XVII secolo. Sebbene argomento lungamente dibattuto dai riconosciuti padri fondatori della storia navale britannica, come dimostrato dallo studio delle *Fighting Instructions* inaugurato da Corbett e proseguito da Tunstall, è condivisibile convinzione dell'autore che una simile indagine abbia ancora molto da rivelare a chi sia disposto a ripercorrere un ormai familiare corpus documentario da un lato tenendosi lontano dai pregiudizi nazionalistici che animavano inevitabilmente gli storici dei primi del Novecento; dall'altro dimostrandosi incline a cogliere le tangenze colla tradizione marittima mediterranea alla luce delle più recenti acquisizioni della ricerca storica. Marco Mostarda sottolinea correttamente come anche la flotta inglese abbia lungamente sperimentato varie combinazioni di bastimenti a vela e a remi a seguito della prima introduzione in ambito atlantico, cui si è già fatto cenno, della galea. Organizzate in compatte *battails* e schierate in linea di fronte non dissimilmente dalle squadre remiche del Mediterraneo, queste flotte atlantiche avrebbero lungamente conservato le medesime tattiche di impiego anche dopo aver dismesso la componente remica a seguito degli insormontabili problemi di coordinamento tattico con quella velica già sperimentati dalle altre marine. Al contempo, l'influenza esercitata dai primi modelli di galea e la necessità di arginarne la minaccia si sarebbe fatta sentire non solo sul pensiero tattico, ripercuotendosi altresì sull'architettura navale: massimo risultato di questo processo di ibridazione, come già osservato da N. A. M. Rodger, sarebbe stato il galeone, tipologia di bastimento che combinava la massiccia struttura poppiara della *nau* (o caracca, seguendo la nomenclatura inglese) con la prua bassa e filante della galea. Nonostante il notevole peso di bordata di questi bastimenti, una dottrina inglese di segno fortemente conservativo avrebbe seguito ad insistere sul fuoco come propeudeutico all'abbordaggio sino all'evoluzione impressa dagli eventi del 1588:



proprio alle prese con un problema contingente come quello rappresentato dai bastimenti spagnoli, a bordo dei quali militava la miglior fanteria d'Europa così rendendo sconsigliabili le tradizionali tattiche d'abbordaggio, gli inglesi avrebbero messo a punto la prima forma embrionale di linea di fila tesa a sfruttare gli effetti del tiro dell'artiglieria sulla lunga distanza. Come rimarcato dall'autore, tuttavia, la successiva evoluzione dottrinale sarebbe stata quantomai discontinua: i sessantaquattro anni intercorrenti fra la campagna dell'Armada e la dichiarazione di guerra alle Province Unite avrebbero registrato il ritorno alle collaudate tattiche incardinate sulle massicce formazioni in linea di fronte, almeno sino a quando la dura esperienza accumulata sul campo all'epoca della Prima guerra anglo-olandese – metabolizzata da un alto comando composto di ufficiali di professione provenienti dai ranghi dell'esercito cromwelliano – non avesse portato al debutto della linea di fila com'essa è oggi intesa. All'epoca della restaurazione degli Stuart, complice l'integrazione politicamente astuta fra ex ufficiali repubblicani e comandanti realisti favorita dal nuovo regime, tale formazione tattica sarebbe stata formalizzata come la più efficiente modalità d'impiego della potenza di fuoco vantata dai grandi vascelli a due e tre ponti di cui la marina inglese si era andata frattanto dotando.

La coda ottocentesca del volume presenta infine due studi dedicati alle principali marine degli Stati italiani preunitari, anche in questo caso colte in specifici momenti della loro storia che ne enfatizzano gli elementi di discontinuità e le istanze di adattamento a nuove tecnologie e mutate condizioni operative. In *Le campagne antipirateria nel Mar Egeo della Marina del Regno di Sardegna tra il 1826 e il 1828* Aldo Antonicelli prende in esame la piccola ma efficiente marina sabauda: nata all'indomani del Congresso di Vienna per garantire quella deterrenza navale che sola era in grado di indurre le Reggenze barbaresche di Algeri, Tunisi e Tripoli al rispetto dei trattati di pace stipulati nel 1816 mercé l'azione di mediazione della Gran Bretagna, essa sarebbe stata colta alla sprovvista dall'insurrezione greca e dal lungo conflitto che ne sarebbe derivato. Il dispositivo navale sabauda, pensato infatti per operare essenzialmente nel Mediterraneo centro-occidentale, era numericamente e logisticamente impari al compito di portare avanti lunghe operazioni di protezione al traffico nel Levante: ciò nondimeno tali operazioni si sarebbero imposte come indifferibili, a fronte dell'incremento della pirateria greca. Come osservato dall'autore, il commercio di grano proveniente dal Mar Nero era uno dei settori strategici in cui operava la marina mercantile

sabaudo-ligure, facendo del Regno di Sardegna il quarto operatore commerciale sulla piazza di Costantinopoli dopo Austria, Russia e Gran Bretagna e davanti alla Francia. Tali corposi interessi economici erano direttamente minacciati dalla guerra condotta dagli insorti greci sul mare: configuratasi inizialmente come guerra di corsa ai danni della sola marineria ottomana, fra il 1821 e il 1826 essa era degenerata in pirateria vera e propria che non disdegnava di predare anche i traffici dei neutrali. Conveniente forma di autofinanziamento per i potentati locali in cui era frammentata l'insurrezione greca ed in special modo per quelli insulari, come acutamente osservato dall'autore essa informava al contempo un deliberato calcolo strategico perseguito da alcuni spregiudicati politici greci, convinti che le sempre più forti perdite patite dal commercio britannico avrebbero infine costretto quella potenza ad intervenire risolutamente nel conflitto. Sintomaticamente, anche quando le potenze britannica, raccordatasi grazie al Trattato di Londra del 1827 con quella francese e russa, finì per esaudire tali desiderata portando all'annientamento del dispositivo navale turco-egiziano nella baia di Navarino, lungi dal registrare un declino la pirateria greca avrebbe anzi preso nuovo vigore dal pressoché totale annichilimento della presenza nemica sul mare. Stante questo difficile contesto operativo, e a dispetto di un esordio tiepido in cui la penuria di fondi e le insufficienti capacità logistiche avrebbero significativamente circoscritto la durata della prima campagna antipirateria, gli sforzi congiunti dell'ambasciatore a Costantinopoli Angelo Vincenzo Gropallo, del comandante della Marina Giorgio Des Geneys, nonché la commendevole e prudente condotta dei singoli comandanti sul campo avrebbero portato a mettere a punto uno strumento navale sempre più elastico ed incisivo, capace di soddisfare le istanze di protezione al traffico espresse dal ceto mercantile. In *Dalla vela al vapore. La trasformazione tecnologica della Marina delle Due Sicilie* Michele Lacriola si concentra infine sulla delicata fase di transizione esperita dalla Marina napoletana fra gli anni '30 e '40 del XIX secolo: sottolineato correttamente come gli indugi e i ripensamenti mostrati dal governo borbonico e dalla persona del re Ferdinando II nel misurarsi colla complessità del processo di transizione verso la propulsione a vapore non possano essere imputati all'arretratezza del regno, avendo segnato l'iter evolutivo di marine ben più forti e tecnologicamente avanzate come quelle britannica e francese, l'autore evidenzia come i limiti dell'approccio borbonico debbano più tosto rintracciarsi in quel modello di "crescita senza sviluppo" teso a coniugare innovazione tecnica e conservazione politico-sociale. L'avvento del

vapore presupponeva una base tecnico-industriale di cui il regno era sprovvisto e che nelle prime fasi di questa transizione lo avrebbe reso dipendente, massime nei confronti della Gran Bretagna, tanto nella progettazione degli scafi e nella produzione dei macchinari, quanto nell'arruolamento dei nuovi quadri tecnici. Evidenziati dalla crisi degli zolfi del 1838-40 limiti e pericolosità di una simile sudditanza, non da ultimo nella "dittatura" dei macchinisti esteri che, quasi tutti britannici, all'epoca della sopraddetta crisi avevano minacciato di abbandonare le navi napoletane, Ferdinando II si sarebbe mosso con decisione nel garantire l'indipendenza del regno in materia di politica della difesa: la fondazione nel 1842 del Real Opificio di Pietrarsa è da intendersi alla luce del quadro testé delineato. Nonostante le misure protezionistiche varate a sostegno della nascente industria nazionale, questa avrebbe richiesto del tempo per divenire concorrenziale (i primi macchinari assemblati a Pietrarsa costavano il quadruplo di analoghe produzioni britanniche), tal che il governo si era frattanto rassegnato ad ordinare in Gran Bretagna la costruzione delle prime quattro pirofregate. Nella formazione del personale decisivo si sarebbe invece rivelato l'apporto degli avvisi postali, attivati sin dal 1836 lungo le principali rotte: riuniti per ordine del re nell'Amministrazione dei pacchetti a vapore, l'esperienza maturata nella loro conduzione e riparazione avrebbe portato alla formazione della prima generazione di personale tecnico nazionale. Come sottolineato da Michele Lacriola, i nomi impartiti alle prime quattro pirofregate (*Ruggiero, Roberto, Tancredi, Guiscardo*) per ordine del re, celebrando i riconosciuti fondatori normanni del regno del sud, sintetizzavano l'approccio di Ferdinando II che, vistosi umiliato all'epoca della questione degli zolfi, era giunto a vedere in una marina tecnicamente all'avanguardia il miglior baluardo contro eventuali interferenze esterne. Come armonizzare la nascente squadra a vapore con la tradizionale componente velica della marina – la cui importanza sarebbe stata ribadita nel 1845 dall'impostazione sugli scali del vascello da 80 cannoni *Monarca* – è invece questione che presentava incognite spinose, non dissimili da quelle che tre secoli prima avevano afflitto coloro su cui era ricaduta la responsabilità della combinazione delle componenti velica e remica delle flotte rinascimentali. Sottolinea l'autore che tanto la povertà di risorse del regno e l'alto costo degli approvvigionamenti di carbone, quanto il dischiudersi per la flotta napoletana di orizzonti oceanici alla luce dei vincoli dinastici stretti fra la famiglia reale borbonica e quella imperiale brasiliana, suggerivano ancora alle soglie del 1848 il mantenimento in servizio di tradizionali bastimenti a vela:

unici in grado di assicurare costi di esercizio (specie sulle lunghe distanze) che non fossero proibitivi per le finanze del regno.

In conclusione, gli otto saggi raccolti nel presente volume dimostrano gli alti livelli raggiunti dalla storiografia navale in Italia e la capacità degli specialisti della materia di dialogare su di un piano di parità con i più qualificati storici navali stranieri, anche su argomenti esorbitanti dalla ristretta ottica nazionale per troppo tempo perseguita dalla disciplina.

VIRGILIO ILARI