COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

MISSIONI MILITARI ITALIANE ALL'ESTERO IN TEMPO DI PACE (1861-1939)

Atti del Convegno di Studi tenuto a Milano
presso la Scuola Militare dell'Esercito
nei giorni 25-26 ottobre 2000

ROMA 2001

COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

MISSIONI MILITARI ITALIANE ALL'ESTERO IN TEMPO DI PACE (1861-1939)

Atti del Convegno di Studi tenuto a Milano
presso la Scuola Militare dell'Esercito
nei giorni 25-26 ottobre 2000

---

a cura di
Romain H. Rainero
Paolo Alberini

ROMA, 2001

PRESENTAZIONE

La Commissione Italiana di Storia Militare per l'annuale convegno ha scelto il tema "Missioni militari italiane all'estero in tempo di pace (1861-1939)".

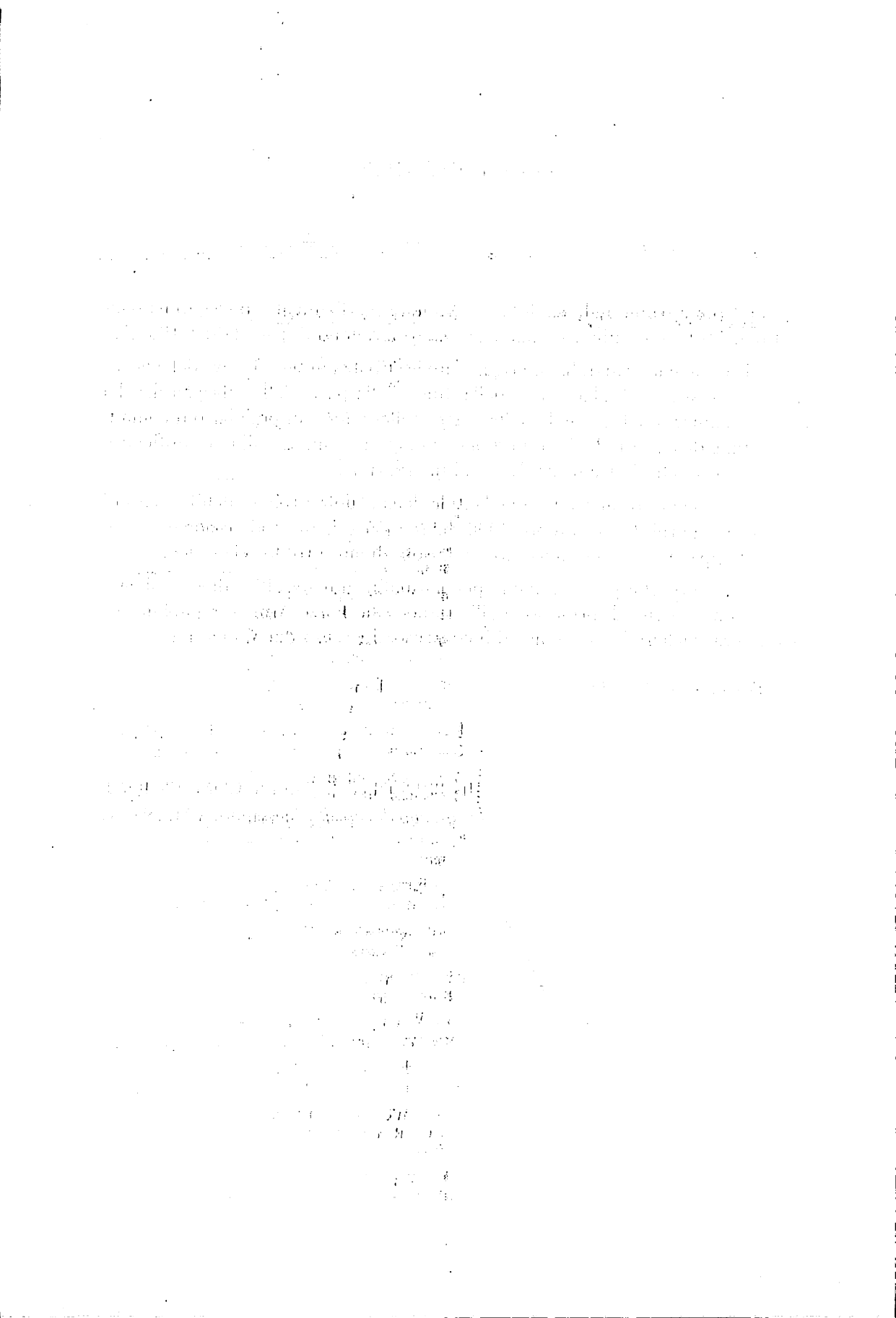
Gli argomenti trattati hanno riguardato le attività più significative delle Forze Armate del Regno d'Italia al fine della difesa della pace, della salvaguardia dei diritti umanitari quali la tutela delle nostre collettività o di popolazioni comunque vittime di soprusi, dell'affermazione di interessi commerciali e scientifici oppure per incarichi derivanti da decisioni internazionali.

Al convegno, ospitato nella bella sede della Scuola Militare dell'Esercito di Milano nei giorni 25-26 ottobre 2000, hanno partecipato noti accademici, studiosi ed appassionati con interventi e relazioni di alto profilo scientifico.

Mi auguro che gli atti, anche per l'attualità dovuta all'evidente collegamento con l'attività di proiezione all'esterno delle Forze Armate repubblicane, possano raccogliere l'attenzione ed il consenso che senza dubbio meritano.

Roma, settembre 2001

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
Capitano di vascello Alessandro VALENTINI



COMITATO D'ONORE

On. Sergio MATTARELLA
Ministro della Difesa

Gen. Mario ARPINO
Capo di Stato Maggiore della Difesa

Gen. Francesco CERVONI
Capo di Stato Maggiore dell'Esercito

Amm. Umberto GUARNIERI
Capo di Stato Maggiore della Marina

Gen. Andrea FORNASIERO
Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica

Gen. Sergio SIRACUSA
Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri

Gen. Alberto ZIGNANI
Segretario Generale della Difesa

Ten. Gen. Luciano FORLANI
Comandante delle Forze di Proiezione

Gen. S.A. Ennio PAMPENA
Comandante della 1ª Regione Aerea

Brig. Gen. Roberto BARACCHINI CAPUTI
Comandante della Regione Militare Lombardia

Brig. Gen. Sabino BATTISTA
Comandante della Regione Carabinieri Lombardia

Brig. Gen. Francesco PETRACCA
Comandante della Regione Guardia di Finanza Lombardia

Col. Ermanno PATRIZIO
Comandante della Scuola Militare dell'Esercito

Dott. Gabriele ALBERTINI
Sindaco di Milano

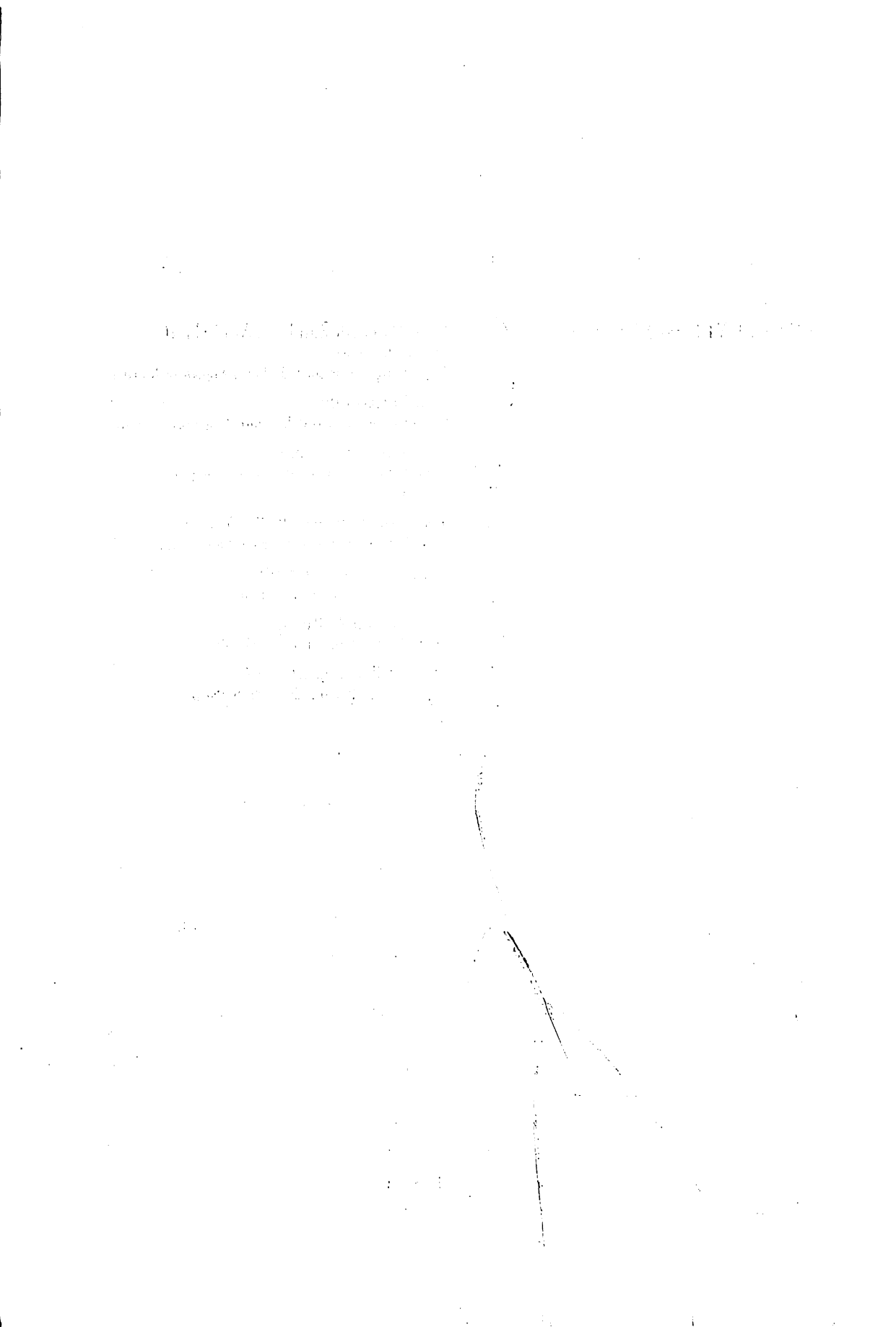
Dott. Bruno FERRANTE
Prefetto di Milano

Prof. Paolo MANTEGAZZA
Magnifico Rettore dell'Università degli Studi di Milano

Prof. Adriano DE MAIO
Magnifico Rettore dell'Istituto Politecnico di Milano

Prof. Francesco ALBERONI
Magnifico Rettore dell'Istituto Universitario di Lingue Moderne

Prof. Sergio ZANINELLI
Magnifico Rettore dell'Università Cattolica del Sacro Cuore



SOMMARIO

Presentazione ..... Pag. III

Relazione di apertura

Le ambizioni del nuovo Stato nel Mondo: le missioni militari italiane all'estero come strumento di politica estera, Prof. Mariano Gabriele ..... Pag. 1

Relazioni

Le campagne oceaniche della Regia Marina nei primi decenni dell'Unità e la conclusione di trattati con Cina, Giappone e Siam, Amm. Tiberio Moro ..... Pag. 11

Le stazioni navali nell'America latina e la difesa degli interessi italiani e delle comunità dei connazionali, Prof. Alberto Santoni ..... » 83

I militari italiani e la politica estera nei Balcani, Prof. Antonello Biagini ..... » 95

La crisi di Creta: il ruolo della Marina italiana (1896-1898), Amm. Paolo Alberini . » 109

La crisi di Creta: il corpo di spedizione italiano (1897-1899), Col. Enrico Pino ..... » 131

La crisi di Creta: l'opera dei Carabinieri Reali (1897-1899), Ten. Col. Vincenzo Pezzolet » 141

La partecipazione italiana alla spedizione internazionale contro i Boxer (1900): le operazioni del corpo di spedizione italiano e della Regia Marina, Amm. Giuliano Manzari » 151

La partecipazione italiana alla spedizione internazionale contro i Boxer: le reazioni politiche italiane all'impegno militare in Cina, Dott. Marco Cuzzi ..... » 215

Gli interventi nel lontano Oriente: Murmania e Manciuria (1918-1919), Gen. Luigi Emilio Longo ..... » 243

La Missione militare italiana in Polonia (1919-1920), Prof. Romain H. Rainero ..... » 261

Il contigente italiano in Alta Slesia (1920-1922), Dott. Piero Crociani ..... » 273

La presenza navale italiana in Levante dopo la prima guerra mondiale (Costantinopoli, Smirne, mar Nero, Danubio), Amm. Alfredo Brauzzi ..... » 295

I Carabinieri Reali in Grecia (1912-1923), Prof. Gabriella Pasqualini ..... » 321

Il mandato internazionale e le occupazioni adriatiche (1918-1920), Dott. Riccardo Nassigh ..... » 343

La Missione Tellini al confine greco-albanese e le operazioni a Corfù (1923), Amm. Pier Paolo Ramoino ..... » 353

La Missione aeronautica in Cina (1933-1937), Ten. Col. Giancarlo Montinaro ..... » 373

La Missione aeronautica in Arabia Saudita (1935-1939), Dott. Gregory Alegi ..... » 395

Dalle missioni militari dell'800 al "peacekeeping": analogie e continuità, Dott. Giorgio Giorgerini ..... » 419

LA COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

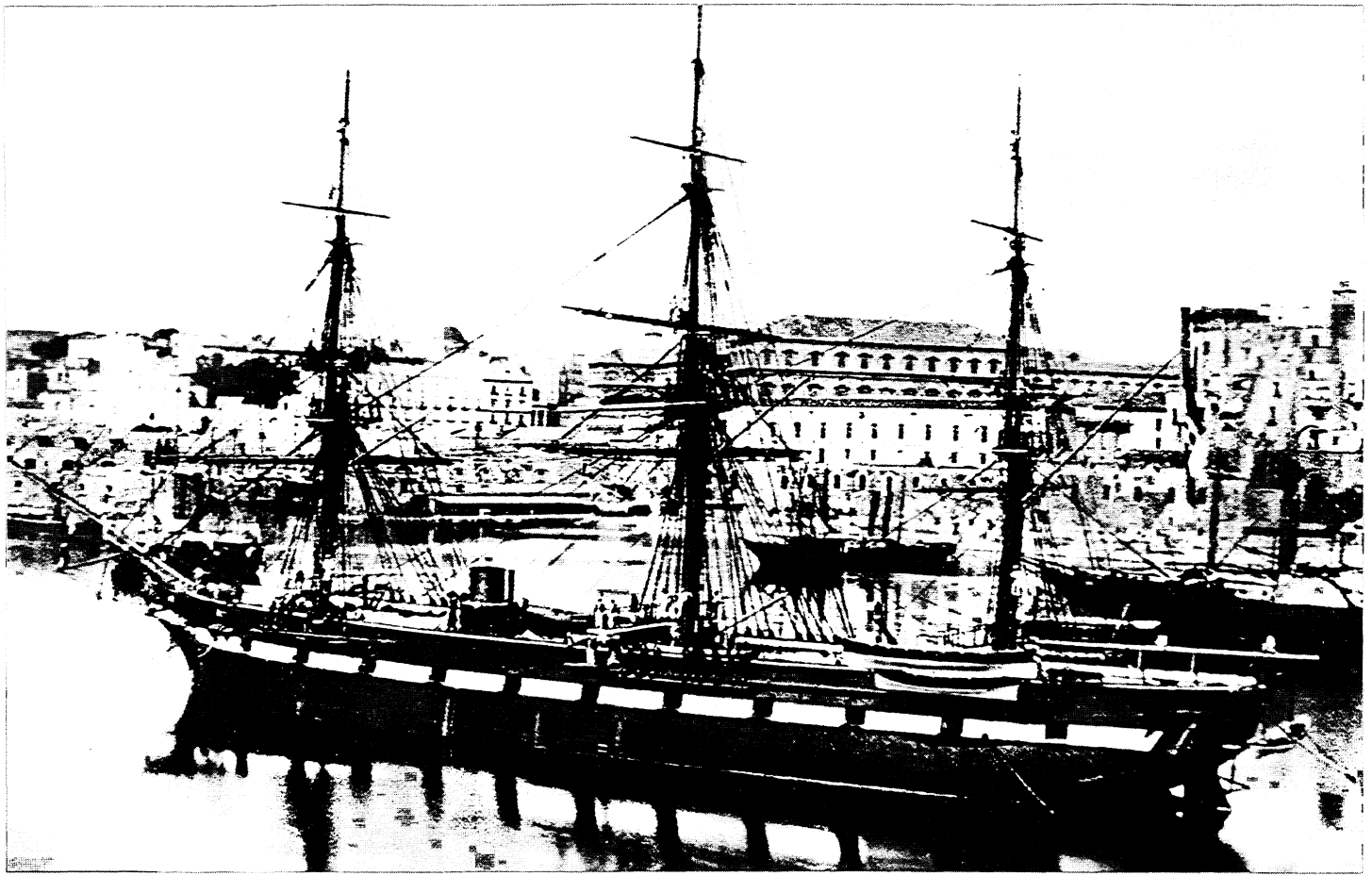
La Commissione Italiana di Storia Militare, istituita con decreto del Ministro della Difesa n. 1120 in data 21 novembre 1986, è una istituzione del Ministero della Difesa affiliata alla Commissione Internazionale di Storia Militare Comparata, cui aderiscono circa trenta paesi.

La Commissione è costituita al fine di "promuovere iniziative utili a migliorare la conoscenza della storia militare italiana e comparata, valendosi del contributo di rappresentanti di istituzioni che si dedicano allo studio dei vari aspetti della disciplina".

La Commissione è composta dai capi degli Uffici Storici degli Stati Maggiori dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica, e per i suoi lavori si avvale di un esperto civile nominato dal capo di Stato Maggiore della Difesa e di una Consulta nominata con decreto del Ministro; è presieduta dal più anziano dei capi Ufficio.

Attuale presidente è il capo dell'Ufficio Storico della Marina.

La Commissione ha sede in Via dell'Acqua Traversa, 151 - 00135 Roma.



La pirocorvetta **Magenta**, *qui ritratta a Napoli, dopo la circumnavigazione del globo compiuta negli anni 1866-1868*

LE AMBIZIONI DEL NUOVO STATO NEL MONDO LE MISSIONI MILITARI ITALIANE ALL'ESTERO COME STRUMENTO DI POLITICA ESTERA

MARIANO GABRIELE

Considerando il programma dei lavori di questo Convegno, la prima preoccupazione che emerge per una relazione introduttiva è quella di non avviare un processo di ripetizione che rischi o che appaia capace di togliere spazio agli interventi dei relatori, anche se in realtà non è possibile sintetizzare decentemente fenomeni particolari, tutti caratterizzati da una loro identità storica non seriabile, nel respiro breve e insufficiente della esposizione che precede il Convegno.

Mi è parso quindi utile evitare una carrellata di titoli o un elenco di eventi, inadeguati comunque a presentare gli studi, ben più completi e approfonditi, che i singoli oratori esporranno. Cercherò piuttosto di esprimere qualche valutazione storica e di soffermarmi su qualche elemento concettuale che mi è sembrato significativo, al fine di comprendere meglio collocazione e ruolo delle missioni militari italiane all'estero durante il periodo considerato. Soccorrono a questo scopo, secondo la mia opinione, due parole-chiave che emergono dal titolo della relazione; esse sono "ambizioni" e "strumento", e mi pare che aiutino a definire il senso di tutto il discorso.

Il Regno d'Italia viene proclamato il 17 marzo 1861, ed è da questo momento che si può parlare di "ambizioni" italiane. Anche negli stati preunitari si erano avuti precedenti di missioni affidate alle Forze Armate, ma avevano avuto in genere fini diversi perché motivati da episodi accidentali, o dalla difesa obbligata di taluni interessi minacciati nella loro esistenza, o da esigenze specifiche di azione politico-diplomatica. Così si possono considerare le dimostrazioni navali e le crociere della flotta sarda e di quella napoletana, destinate a difendere il commercio marittimo insidiato dai pirati e da piccole potenze compiacenti dell'Africa mediterranea; così le traversate napoletane dell'Atlantico per matrimoni di membri della Casa regnante; così anche la presenza sarda nelle acque dell'America meridionale a sostegno degli emigranti e di alcuni interessi economici: in quest'ultimo caso, tuttavia, si può trovare qualcosa di più interessante perché le unità distaccate nel Rio de la Plata, specialmente dopo il 1848, non si occupano solo di coloro che provengono dai domini del re di Sardegna, ma di tutti gli emigranti italiani. La partecipazione dell'Esercito sardo alla guerra di Crimea non va considerata una missione perché manca il requisito della pace, anche se tutta l'azione di

Mediterraneo centrale e orientale, come pure le propensione a farlo, quando possibile, nel quadro di missioni internazionali. Non è senza significato che potenze coma la Spagna, la Grecia, la Turchia, la Romania – tanto per far dei nomi – si pongano su un piano diverso, che attribuisce loro un gradino più basso in una scala teorica delle potenze.

Fin dall'inizio l'Italia ha preteso molto, ma con l'andata a Roma l'ambizione diventa filosofia, la geografia politica e strategica viene ripensata. Si scopre la penisola, i problemi delle Forze Armate non consistono più solamente nella difesa diretta delle frontiere continentali che incombono sulla valle del Po. Questi concetti trovano una sistematica, diventano ideologia per una parte non trascurabile e rumorosa di *opinion makers*. Due punti critici si sono proposti subito: il canale d'Otranto e il canale di Sicilia, e diventano ambizioni strutturali. La loro portata non è modesta, perché il primo tema conduce allo scontro con l'Austria per il controllo strategico dell'Adriatico e per l'influenza nei Balcani; il secondo porta alla concorrenza con le grandi potenze marittime occidentali, uno sguardo all'Africa e un altro al bacino orientale del Mediterraneo, dove si apre il canale di Suez.

Certo, gli occhi sono più grandi della bocca, ma la storia non dà tregua. L'Italia non ha, né mai avrà, uno spazio di tempo tranquillo, sufficiente per crescere in maniera equilibrata. Le Forze Armate di altri paesi hanno avuto tirocini di secoli, quando quelle italiane hanno dovuto improvvisarsi a dimensione nazionale immediatamente, essere e servire subito, in tempo di pace come in tempo di guerra. Come nell'opera di Musorgskij Boris Godunov si sente obbligato di dire alla morte che "morirà quando avrà tempo", così l'Italia si trova costretta ad agire senza poter mettere in atto una preventiva, necessaria azione di consolidamento: benché inevitabile, anche questa è una bella pretesa. D'altra parte, come già tante volte rilevato, corrono i tempi d'oro dell'imperialismo europeo e non si può fare a meno, se si vuol ricoprire un certo ruolo internazionale, di "correre col branco" come dice Kipling, un branco di potenze vere, forti e propense ad imporre la loro supremazia.

E allora inutilmente Bismarck raccomanderà agli italiani di impegnarsi solo per combattere il disavanzo: se il governo della Destra gli darà ascolto, la Sinistra risponderà che non si vive di solo pane, e nel 1876 andrà al potere. Chabod nota che il vero problema è se una nazione può, da Roma, contentarsi di vita tranquilla o deve aspirare alla grande politica. Già uomini del Risorgimento – Mazzini, Cattaneo, Minghetti – hanno parlato di Tunisi e dell'Oriente: come impedire che l'immaginazione si apra e fioriscano nuove speranze, anche se c'è pur sempre il vincolo implacabile delle cose, e la politica selliana del risparmio, e qualche grillo parlante ammonisce: "Noi non siamo ricchi, non siamo forti?" Nel Mediterraneo – scrive Fernand Braudel – "l'Italia trova il senso del proprio destino: è l'asse mediano del mare... Naturale è quindi per lei la possibilità, e naturale il sogno, di dominare il mare in tutta la sua estensione". Tutto ciò si sviluppa in Italia negli

anni '70 del secolo XIX, in una situazione di assoluta incoerenza con le reali possibilità economiche e militari. Sarà una discrasia destinata a durare anche quando la situazione migliorerà e ad aggravarsi con la crisi di fine secolo.

Eppure quel periodo difficile merita un richiamo, perché consente qualche riflessione sulla valutazione che l'Italia dà delle sue priorità e del raggio dei suoi interessi politici.

Il 1° marzo 1896 accade il disastro di Adua, nel quale muoiono più italiani che in qualsiasi battaglia del Risorgimento. Nel paese si diffonde un'atmosfera fosca, mentre il prestigio internazionale italiano scende al livello più basso. Il nuovo presidente del Consiglio di Rudinì e il suo Ministro della Marina Brin vorrebbero abbandonare l'Eritrea, vendendola al Belgio o all'Inghilterra o, se non si riesce, a regalarla. In proposito Brin, come riporta Domenico Farini, litigherà con la regina che vorrebbe la rivincita. Autorevoli esponenti dell'Esercito sono orientati a tenere soltanto Massaua.

Ma nel maggio si verifica una strana palingenesi. Scoppia la crisi di Creta e gli italiani vi si impegnano più di tutti, assumendo con l'ammiraglio Canevaro la presidenza del Consiglio degli Ammiragli, l'organo che dirige *in loco* le operazioni della forza internazionale intervenuta. Come mai un governo costituito per un programma dimesso, che tentava di ridurre la consistenza dell'Esercito, che ricercava la pace con Menelik, decide di esporsi, malgrado l'esistenza di difficoltà finanziarie così stringenti da impedire al precedente governo di rinforzare le truppe di Baratieri, e di esporsi tanto da avere nelle acque di Creta più navi di tutti e sull'isola il secondo presidio di forze terrestri?

Creta è nel Mediterraneo, prima priorità della politica estera italiana. La missione di Creta non è legata a un'avventura coloniale, ma rappresenta un evento da cogliere al volo e va sostenuta in grande stile perché incide sulla funzione e sulla caratura del Paese. Di San Giuliano criticherà "l'ostentazione di mandare a Candia una flotta molto più numerosa di quella mandata da altre potenze europee e l'ufficiale più alto in grado"; Colajanni troverà inopportuno "tanto lusso di navi". Ma ostentazione e lusso sono politica estera.

Dal punto di vista italiano, specialmente dopo Adua, l'intervento è inevitabile, e inevitabile è il modo. Sulla missione di Creta si gioca il ruolo della nazione come compartecipe dell'equilibrio mediterraneo e del concerto delle potenze. La posta è talmente alta che nessun governo italiano si può sottrarre. Il vecchio sogno mazziniano della supremazia nel Mediterraneo è superato, ma in quel mare, anche dopo la perdita di Tunisi, vi sono ambizioni vitali da preservare. Una è l'*idea di Tripoli*, come la definisce Bariè, sulla quale in Italia c'é un vasto consenso, da Robilant, che ritiene quella conquista non "un problema coloniale, bensì un problema vitale per la posizione mediterranea e quindi europea dell'Italia", fino al prudente e cauto Visconti Venosta, il quale alla fine del secolo dirà che, per Tripoli, avrebbe dato fuoco alle polveri.

A questi motivi si aggiunge la speranza di rinsaldare il vincolo con Londra, quell'intesa mai scritta che proprio allora comincia a indebolirsi. Forse, intervenendo insieme, lo si rafforzerà. E, infine, quale occasione migliore per avviare un recupero nel concerto delle potenze, dopo la sbandata di Crispi? La missione militare parte con l'obiettivo di sostenere interessi nazionali – politici, strategici e commerciali – ma nel contempo rafforzerà le relazioni internazionali del paese e dimostrerà che l'Italia non è isolata. Avrà, come dice l'Alberini "flessibilità e libertà d'azione", e con esse il successo, malgrado le solite difficoltà e le solite miserie interne, per cui il Ministro Brin, nella primavera 1897, lamenterà la "figura che si fa a Creta, senza scarpe, senza tende, senza vestiario, senza oggetti adatti al luogo".

In America, intanto, le tradizionali presenze devono tener conto del rafforzamento e della crescente organizzazione delle compagini statuali locali, che rendono via via meno necessario e meno possibile l'intervento protettivo sostenuto dalla minaccia della forza. Nell'America latina c'è però un'eccezione, la crisi brasiliana 1893-1896 che si riflette sull'ordine pubblico e sulla sicurezza degli emigrati italiani, contro cui si scatenano violenze. Subito – è lo stesso anno di Adua – viene costituita la "squadra dell'Atlantico" e viene immaginata un'azione oltremare. I documenti parlano di dimostrazione navale, occupazione della dogana di Santos, cattura di mercantili, e altro. Fortunatamente la dimensione della spesa e del rischio, come pure l'incertezza dei risultati, che l'ammiraglio Accinni e il suo successore Palumbo mettono bene in luce, sconsigliano l'avventura. In seguito, le missioni italiane anche nell'America meridionale avranno come fine soprattutto la propaganda nazionale e il collegamento con le comunità di origine italiana. Anche la stessa stazione permanente ha termine, con la guerra di Libia, sostituita da presenze saltuarie e missioni di amicizia.

Saranno tra queste, durante il periodo fascista, anche le trasvolate atlantiche, missioni certamente intese a legittimare a livello internazionale il regime fascista e a dare di esso una immagine di efficienza e di potenza, ma pur sempre missioni di amicizia.

Per quanto concerne il Nordamerica, il professor Salvatore (Concordia University di Montreal) ricorda che quando Balbo vi giunse, nel 1933, "l'Italia era... l'*enfant gâté* della città". Questo non accade soltanto a Montreal, con quasi 50.000 persone ad attendere gli aviatori italiani, ma anche a New York, dove Balbo dirà agli italo-americani: "Ospiti della grande America, siate la parte eletta dell'antica e della nuova patria: rispettate le sue leggi per essere rispettati; esaltate, con il tricolore, la bella bandiera stellata". Naturalmente queste missioni recano un palese intento propagandistico del Fascismo e del suo portato ideologico. È tuttavia interessante notare che quel che è caduco viene dimenticato, mentre sopravvive il senso profondo della missione. Salvatore ricorda che a Chicago la Balbo Avenue e il monumento commemorativo del volo hanno resistito sia alla seconda guerra mondiale, sia al risentimento antifascista; e quando l'ambasciatore italiano Tarchiani

chiede che quegli omaggi vengano eliminati, il sindaco di Chicago gli risponde: "Perché? Balbo non ha attraversato l'Atlantico?".

E poi c'è la Cina, un paese lontano, cui si volgono avide le maggiori potenze del mondo. Dopo il fiasco di San Mun, la Marina e l'Esercito italiani prenderanno parte alle spedizioni internazionali conseguenti all'azione dei Boxer. Ne sortirà alla fine la minuscola concessione di Tien Tsin, ma sarebbe azzardato sostenere che fosse davvero questa l'aspirazione di Roma, che per venti anni non se ne curerà. Forse l'aspirazione più importante è quella di esser presenti in un'azione concertata a livello internazionale.

Gli esempi richiamati fin qui – non si può parlare di tutto – indicano l'esistenza, nella politica estera italiana, di una dimensione mondiale fin dal secolo XIX. E naturalmente nel secolo XX non si torna indietro. Ma sarebbe semplicistico ed errato riportarne la causa a forsennate pulsioni imperiali: in molti casi *noblesse oblige* e l'intervento nasce come accessorio inevitabile della condizione di potenza, reale o pretesa che sia.

Il primo fattore nazionale da considerare è quello invece degli emigranti, sparsi su tutto il globo; nella politica estera italiana è previsto che non li si abbandoni e li si difenda: qualche volta dalla schiavitù, qualche volta dalla rapina e dalla morte. Seguendo gli emigranti ci si avvarrà della loro ascesa economica e sociale, si svilupperanno i commerci, si diffonderà la cultura originaria. Questi saranno gli obiettivi delle missioni. E se forse nel Mediterraneo una presenza militare italiana può nascondere l'*arrière-pensée* di altre maggiori ambizioni, altrove è innegabile che si voglia esportare cultura, aprire comunicazioni, promuovere conoscenza e amicizia. Quando il trasporto militare *Europa*, nel 1880, reca all'Esposizione di Melbourne i prodotti degli operatori italiani, non compie soltanto un'operazione economica, ma recupera la memoria degli emigrati, favorisce lo stabilirsi di relazioni positive con i locali.

Altre missioni militari, conseguenti al primo conflitto mondiale, sono attinenti alla condizione di paese vincitore dell'Italia. Gran parte di esse è localizzata in aree oggetto da sempre di particolare interesse italiano, come il Levante e i Balcani, ma ve ne sono, come quelle in Polonia e in Alta Slesia, che dipendono dalla condizione di potenza che deve assumersi responsabilità davanti a situazioni confuse. Non sostanzialmente diversa è la motivazione per la missione in Manciuria, dove nel maggio 1920 verrà proclamata l'indipendenza dalla Cina.

Più avanti le missioni militari torneranno ad avere una connessione più concreta e diretta con determinati interessi nazionali: saranno missioni aeronautiche, trasvolate oceaniche, presenze navali, come la crociera dell'incrociatore *Colleoni* in Giappone alla vigilia della guerra. Ma vi sarà anche un episodio rischioso, che dimostrerà come l'azzardo, mal calcolato, non paga.

Passando allo "strumento", a cosa può ricorrere un paese povero per conto suo come il Regno d'Italia, che non è in grado, per esempio, di manovrare

incentivi economici e finanziari capaci di attirare l'interesse di altri? Per condurre atti rilevanti al servizio della politica estera la scelta delle Forze Armate come mezzo appare obbligata. Ma per essere mezzo è necessario che esse non escano dal campo tecnico loro congeniale e non pretendano di effettuare le scelte di fondo. E infatti le Forze Armate italiane non avranno mai, a differenza di quelle di altri paesi, una propria politica internazionale distinta da quella del governo. Le alleanze sono un dato da assumere, non da discutere, la politica coloniale pure: ad esempio, che Riboty sia favorevole ad andare ad Assab mentre Brin vede l'Eritrea come il fumo agli occhi, è ininfluente sulla definizione degli scopi e sulla condotta delle missioni militari, perché è il Governo che decide le misure da adottare e i tempi. Albini a Tunisi, Canevaro e l'Esercito a Creta e le forze di terra e di mare in Cina, Italo Balbo in Canada, sono gestiti dalla politica estera nazionale, non viceversa. Il capo militare interessato mantiene il controllo degli aspetti tecnici, formulando se mai, ma non imponendo, suggerimenti e opinioni che abbiano valenza politica.

Uscendo per un attimo dal seminato ricorderò che analogo rapporto si manifesta anche per talune missioni speciali del tempo di guerra, come le azioni attuate o immaginate – il capo di Stato Maggiore dell'Esercito Pollio proporrà di sbarcare a Smirne, ma Giolitti temerà che il rilancio sia troppo forte per indurre la Turchia finalmente alla pace nel 1912.

Quando Revel, nell'aprile 1913, scrive che è necessario "o cambiare la Marina, o cambiare la politica", avvertendo l'inadeguatezza tecnica della flotta rispetto alla politica estera, si esprime in un contesto tecnico – uno studio in preparazione delle trattative per la seconda Convenzione navale della Triplice – tanto che sul momento il Governo non terrà alcun conto della segnalazione; e ancora, quando nel 1918 lo stesso Revel si impegna a fondo per le occupazioni adriatiche, egli rimane soltanto lo snodo militare di decisioni politiche assunte da altri: sono Orlando e Sonnino – Presidente del Consiglio e Ministro degli Esteri – che vogliano tentare la via del fatto compiuto e premono perché le operazioni siano concluse nel tempo più breve possibile.

Non deve stupire che per le missioni si ricorra in massima parte alla Marina. Strumento tradizionale di intervento e di presenza all'estero, il suo impiego presenta il massimo grado conseguibile di flessibilità, particolarmente utile nella fattispecie delle missioni militari in tempo di pace. Essa può effettuare interventi, anche in teatri lontani, realizzando nel massimo grado possibile una corrispondenza tra problemi e vertenze e il livello di impegno voluto. Il rischio di ingaggio sproporzionato o tardivo, o quello opposto della rinuncia, dovrebbe risultare meno grave con l'impiego dello strumento navale. Inoltre l'uso delle navi in funzioni della politica in tempo di pace è talmente adattabile che si può perfino prescindere dallo stabilimento preventivo del potere marittimo, sfruttando opportunamente il possibile disinteresse altrui alla questione locale.

Più impegnativo è il ruolo dell'Esercito, quando interviene come forza armata. Lasciando da parte infatti quelle missioni che hanno fini addestrativi, o economici, o diplomatico-militari, e che sono condotte relativamente da pochi elementi, la presenza delle truppe coinvolge fortemente il Paese e nei casi di specie del periodo – cito Creta, la Cina, le occupazioni adriatiche – vi si ricorre quando c'è una motivazione particolarmente importante. E si può notare che negli anni in questione, benché la logica interforze sia lontana, l'intervento di reparti dell'Esercito avviene in collaborazione con la Marina, sempre nella fase logistica, quando è possibile in quella operativa.

L'Aeronautica, naturalmente, diventa strumento autonomo di politica solo dopo la sua istituzione come arma non dipendente, nel 1923. Ma cresce rapidamente, come dimostrano le crociere transoceaniche degli anni '30. Si può forse osservare che in tempo di pace le missioni affidate all'Aeronautica non dovrebbero includere possibili componenti di ostilità, poiché alla sua destinazione l'aereo non è autonomo come la nave, ma ha bisogno di un punto di atterraggio che si deve supporre amichevole.

In tema di interventi multinazionali, l'ammiraglio Sanfelice di Monteforte cita Jomini: "quando si interviene con un contingente mediocre, non si è altro che un accessorio, e le operazioni sono dirette dalla potenza principale"; e conclude che in queste organizzazioni comanda chi dedica più risorse all'impresa comune. È naturale ed è giusto: per quanto riguarda l'Italia vi sarà sempre un problema di scelta: il Paese ha risorse limitate e non si può permettere in ogni occasione di ordinare la musica. Simili scelte per la politica estera italiana vogliono dire per Creta sì, per la Cina no. A Creta il Governo di Roma invia il suo ammiraglio più prestigioso e la forza d'intervento maggiore, in Cina la componente italiana della colonna Seymour è assai valorosa, ma numericamente modesta, e in seguito la partecipazione delle truppe italiane alle operazioni contro i Boxer oscillerà tra l'1% e il 4% delle forze internazionali agli ordini del feldmaresciallo Waldersee.

E veniamo alla catena di comando. Durante l'Italia liberale, le Forze Armate sono molto legate alla Monarchia, che simboleggia la nazione; nel giuramento degli ufficiali si parla di "bene inseparabile del Re e della Patria". In questa fase storica – che ho definito in uno scritto "Più grazia che volontà", alludendo alla formula che legittima il sovrano "Per grazia di Dio e volontà della Nazione" – si potrebbe ritenere che solo il volere del re sia fonte dell'azione delle Forze Armate. Nei fatti non è così, e non solamente perché i monarchi italiani non sono autocrati e normalmente rispettano lo Statuto. L'esecutivo ha una sua legittimazione primaria attraverso la fiducia del Parlamento che si suppone esprima la volontà del popolo. La catena di comando delle missioni militari decise in funzione della politica estera parte dal Governo, esso potrà mediare se vi fossero problemi col re, ma non risultano contrapposizioni tra esecutivo e monarca sull'uso dello strumento

militare in tempo di pace. L'etica dell'obbedienza e l'estraneità dei militari alla politica fanno il resto, così che gli ordini del Governo vengono sempre accolti con disponibilità totale.

Seguirà, col Fascismo, la fase "Più volontà che grazia". Nell'aprile 1943 Mussolini dice ad Yvon de Begnac: "La rivoluzione ha tolto alla monarchia molto più di quanto la monarchia abbia cercato di conferirle in conservatorismo e ossequio al potere per grazia divina. Alla volontà della nazione la rivoluzione ha conferito il primato politico". A parte l'uso discutibile del termine "rivoluzione", Mussolini dice una cosa vera. Dimenticando che Vittorio Emanuele III, non firmando lo stato d'assedio nel 1922, ha evitato alle squadre un rischioso confronto con il presidio di Roma, Mussolini nel 1923 crea la Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale; nel 1925 istituisce alle proprie dirette dipendenze il capo di Stato Maggiore Generale, che nel 1927 diventerà suo "consulente militare"; ha assunto intanto poteri quasi assoluti e proseguirà col Gran Consiglio del Fascismo e col Primo Maresciallato dell'Impero, in compartecipazione col re. Questi ha sempre meno spazio, in un Paese nel quale un sottosegretario militare verrà a ripetere in Parlamento che Mussolini ha sempre ragione. E ben lo si vede subito dalla latitanza del re nell'affare di Corfù, che Mussolini avvia senza ascoltare né gli Esteri, né la Marina. La missione, anzi le due missioni, poiché prima dell'uccisione del generale Tellini era prevista anche l'occupazione navale del Dodecaneso, falliscono. Ma nel silenzio del sovrano la lunga consuetudine a riconoscere nell'esecutivo la fonte della catena di comando trova conferma anche in questa occasione, e così sarà fino al 1939.

L'ultima osservazione probabilmente superflua, concerne la lealtà e l'impegno, portato fino al sacrificio, con cui le Forze Armate, tutte le Forze Armate, agiscono durante le missioni. Vi è coraggio, intelligenza, generosità e – quel che non guasta – umanità. Penso in particolare a certi episodi che forse altri ricorderanno: in Mediterraneo, in mar Rosso, nell'America del Sud, in Cina. Ma credo che di questo nessuno dubiti.

LE CAMPAGNE OCEANICHE DELLA REGIA MARINA NEI PRIMI DECENNI DELL'UNITÀ E LA CONCLUSIONE DI TRATTATI CON CINA, GIAPPONE E SIAM

TIBERIO MORO

Lo scenario europeo ed italiano

Prima di illustrare i viaggi della *Magenta* e della *Clotilde*, con le motivazioni che li ritennero opportuni, ritengo che sia necessaria qualche considerazione sulla situazione dello scenario storico-politico del periodo in cui essi si svolsero: il primo a cavallo della terza guerra d'indipendenza (2.2.1866-28.3.1868) ed il secondo, che ne fu per la continuazione (7.5.1868-27.7.1871), a cavallo della conquista di Roma e dell'Unità italiana, per citare gli avvenimenti principali che interessarono l'Italia, senza dimenticare, però che in Europa si ebbero i confronti fra Austria e Germania e tra quest'ultima e la Francia.

È difficile – o, perlomeno, non è semplice, – per una persona che vive nell'anno di grazia 2000 e guarda alla tecnologia del terzo millennio, valutare nei suoi giusti termini le imprese dei comandanti Arminjon e Racchia. E non è certo per la navigazione di circumnavigazione del primo, evento quasi banale, considerato che la nave italiana non era un'apripista – lo era stato Magellano nel 1519 – ma uno dei tanti attraversamenti oceanici e passaggi meridionali alle basse latitudini come lo fu il secondo[1].

Oggi siamo bombardati dai media di ogni tipo: si può vedere il presidente degli Stati Uniti mentre tenta nuovi approcci politici per trovare una pace per il Medio Oriente; la guerra in paesi vicini o lontani; uno schermo illustra la situazione delle borse asiatiche e le possibili influenze sui mercati occidentali; i telegiornali danno notizie in diretta su riunioni internazionali ad alto livello e la carta stampata, il giorno successivo, propone i commenti degli opinionisti; situazioni di crisi ed eventi bellici si vivono in diretta nello stesso momento in tutti i paesi del mondo: la CNN lo ha dimostrato.

Oggi un industriale della seta prepara un contratto con una società straniera nell'America Latina o a Taiwan con i fax, prende l'aereo per firmarlo e torna a casa il giorno successivo, quando non nella stessa giornata.

Battendo qualche tasto su un computer si trasferiscono capitali in ogni tipo di valuta; membri di spedizioni in zone isolate o concorrenti di qualche raid desertico o skippers di imbarcazioni in traversate più o meno solitarie leggono la loro posizione su un display, con uno strumento che fa il punto con i satelliti con la precisione di qualche metro, e la comunicano alla loro base digitando un telefonino.

La globalizzazione dell'economia e della politica non permettono di considerare alcun punto del globo come centro motore e periferia il resto, anche se permangono evidenti i paesi che mantengono un rango ed un ruolo di primo livello, forse flemmatizzato dall'organizzazione delle Nazioni Unite.

Nel periodo in cui svolse il viaggio delle due unità della R. Marina italiana, e sottolineo il fatto che si trattava di unità militari, lo scenario era decisamente diverso: ecco perché all'inizio ho parlato di difficoltà di valutazione. Già, ma qual'era?

L'Europa manteneva ancora il monopolio della "gestione politica" fino a dove giungevano le influenze delle "grandi potenze": l'impero russo, l'impero ottomano, l'impero austro-ungarico, l'impero inglese, l'impero francese e quello germanico.

Buona parte del mondo era sconosciuta e quanto rimaneva era colonia.

Gli Stati Uniti avevano terminato da poco una lunga guerra civile e si rimettevano a posto le ossa.

L'Asia era lontana, non solo nella dimensione spaziale, ma anche in quella temporale.

Il Giappone aveva la sua struttura feudale ancora pienamente in vigore: il primo porto era stato aperto agli stranieri solo qualche anno addietro, nel 1856[2].

Ma quello che fino a qualche anno prima dell'arrivo della *Magenta* era ancora un mondo medioevale, proibito agli europei, si stava mettendo al passo delle nazioni più avanzate.

L'Impero giapponese (allora possedeva anche Sakalin e le Isole Curili) aveva una superficie quasi doppia dell'Italia e 33 milioni di persone concentrate nella parte meridionale. L'agricoltura era floridissima, buone risorse minerarie, abbondante la pesca e l'industria avanzata in molti settori (tessuti, porcellane, acciaio lavorato).

Yeddo, l'odierna Tokio, aveva 800.000 abitanti ed era il più grande centro industriale del paese.

La Cina era, grosso modo, nelle stesse condizioni, ma nelle province occidentali si profilava la pressione dei russi e degli inglesi.

L'economia privilegiava l'esportazione del the e della seta; però importava oppio, e da qui i contrasti con gli inglesi.

L'Europa centro-occidentale, negli anni in cui l'Italia si stava trasformando in una nazione era in pieno sviluppo, anche in senso politico, dopo la unificazione della Germania.

L'industria era decollata nell'Inghilterra nella seconda metà del secolo XVIII e si stava estendendo all'Europa continentale. Se nel 1840 si avevano solo 3.000 km di ferrovie, trent'anni dopo si era già oltre i 110.000 km; le reti locali si erano trasformate in sistemi nazionali e stavano intersecandosi in una rete europea; si erano sviluppati grandi istituti di credito e la Francia, in particolare disponeva di una grande capacità finanziaria, anche per sostenere l'espansione ferroviaria.

I trasporti marittimi avevano avuto un deciso incremento con il passaggio dalla propulsione a vela a quella a vapore, e un altrettanto incremento riceveranno dall'apertura del canale di Suez.

Non c'era ancora il petrolio ed il carbone rappresentava la sola principale fonte di energia; ma sulle navi i cannoni erano ancora ad avancarica, come quattro secoli addietro.

Per quanto concerne l'attività marittima italiana scrive Ludovica de Courten[3] che:

"All'epoca della proclamazione del Regno la marina mercantile italiana era fra le più importanti del mondo, pur stando a notevole distanza da quelle dell'Inghilterra, della Francia e dell'Austria. Al 31 dicembre 1862, secondo le statistiche ufficiali essa era composta di 52 piroscafi, e di ben 9.356 velieri, ma gli stessi piroscafi erano per la maggior parte in legno e a ruote. Ancora nel 1875 la proporzione vela-vapore era di 10.828 bastimenti a vela (tonn. 987.190) (dei quali 34 in legno e 107 in ferro) e 141 a vapore (tonn. 57.147). In tale ambito il compartimento di Genova restava sempre al primo posto nelle costruzioni navali, immatricolando nello stesso 1875, più della metà del tonnellaggio a vela e quasi due terzi di quello a vapore, come in generale la Liguria era stata all'avanguardia già con le costruzioni in legno fin dall'età preunitaria.

Le costruzioni in ferro, invece, iniziate a Livorno, a La Spezia, a Castellammare, progredirono stentatamente, così la marina mercantile dovette ricorrere ai cantieri stranieri specialmente inglesi, o acquistare vapori in ferro di seconda mano presso armatori che li sostituivano con naviglio più recente.

Certo fino al 1870, come veniva anche ricordato nell'inchiesta Boselli, si trattava soprattutto di una marina destinata al cabotaggio lungo le coste della penisola o alla navigazione nel Mediterraneo. Però l'entusiastico liberismo affermatosi con i primi anni dell'Unità, facilitati gli scambi e la reciprocità di navigazione delle marine estere nei nostri porti e di quella nazionale nei porti esteri, fece sì che la nostra marina a vela prendesse un grande slancio anche a livello di costruzioni, con conseguente aumento di domanda sul mercato internazionale.

L'ampio traffico che la marina velica italiana esercitava nei porti del mar Nero e del Danubio, l'esercizio del cabotaggio sulle coste della Dalmazia, del litorale ungaro-croato-istriano, sulle coste francesi del Mediterraneo e della Tunisia furono causa per essa di un successo notevole ma effimero che la portò ad allontanarsi dalle coste italiane aprendole alle marine straniere, le quali invece, nello stesso tempo, specie l'Inghilterra, con la trasformazione del naviglio finirono per soppiantarla anche nel Danubio e nel mar Nero.

La crisi era dunque soprattutto crisi della marina a vela, aggravata dalla concorrenza straniera, come risultò chiaro all'atto dell'apertura del canale di Suez.

Su quest'ultimo si erano appuntate molte speranze di vedere l'Italia trasformarsi di nuovo in "emporio universale", con Genova, Venezia e Brindisi destinate ai traffici del Levante. Ma nonostante i successi del pioniere del vapore, Rubattino, e della sua *Valigia delle Indie*, la forte tassa di transito (di 10 lire per tonnellata e per passeggero) oltre alla qualità dei venti del mar Rosso, impedirono alle nostre navi a vela di servirsi di quella via, mentre il giro del Capo di Buona Speranza divenne per esse troppo lungo.

Iniziava a svilupparsi, nei vari stati d'Europa, una coscienza nazionale; le ideologie cominciavano a transitare dal comparto filosofico a quello più pragmatico delle piazze e delle manifestazioni popolari che troveranno terreno fertile fino alla fine del secolo, identificandosi in un socialismo interessato da diverse e differenti venature.

Le monarchie assolute dovevano prendere atto della necessità di modificare le strutture dello Stato: il 1848 aveva dato uno scossone all'intera Europa; e da questa iniziava una massiccia e costante emigrazione verso gli Stati Uniti che durerà decenni.

"Anche le condizioni delle masse operaie, vissute in uno stato di pietoso sfruttamento fino alla metà del secolo XIX, avevano cominciato a migliorare decisamente – afferma Silvestri(4) – poiché anch'esse stavano divenendo, sia pure in misura estremamente modesta, consumatrici di beni non strettamente necessari alla mera sopravvivenza, e quindi clienti dell'industria manifatturiera. Ciò era tanto più significativo poiché, nella stessa epoca, l'Europa – ad eccezione della Francia – conosceva una espansione demografica che non aveva precedenti nella storia. In un secolo, dal 1800 al 1900, la popolazione dell'Europa fino al confine russo, salì da 120 a 270 milioni di abitanti"(5).

In questo scenario si inseriva un'Italia piuttosto modesta, "non una nazione misera, ma povera certo sì. (...) L'unità non apportò quei benefici che molti miracolisticamente si attendevano, e negli anni successivi si constatò anzi una stagnazione dello sviluppo, che gettò nello sconforto la classe dirigente(6).

Ancora divisa, in pieno rivolgimento, anzi come sarà chiamato quel periodo, in pieno Risorgimento, forse dal giornale fondato dal Cavour, ormai morto, ma che aveva dato più di un impulso(7).

Mazzini e Garibaldi erano ancora attivi; se Milano era da poco diventata "italiana", la Francia e l'Austria erano ancora affiancate allo Stato della Chiesa, la prima, e padrona del Veneto la seconda. Esercitavano un controllo stretto sullo stato sardo-piemontese diventato Regno d'Italia dal 17 marzo 1861, dopo aver annesso Lombardia, i Ducati di Modena e Parma e il Granducato di Toscana.

L'impresa di Garibaldi e l'annessione del Regno delle Due Sicilie era ancora recente; il contrasto con la Chiesa era sempre vivo e costituiva non poco ostacolo al progresso sociale(8).

Riassume Montanelli, nella sua *Storia d'Italia*, che "L'Italia nasceva dal genio di un grande statista e dal sopruso di una piccola minoranza su una maggioranza assente ed inerte che, non avendo collaborato alla sua formazione, vi si sentiva estranea e più soggetta che partecipe".

Non voglio certo fare il riassunto del decennio 1861-1870, ma quando fu proclamato il Regno, re Vittorio Emanuele regnava sull'80% di analfabeti; il corpo elettorale era meno del 2% della popolazione – alle elezioni del 1861 votarono 240.000 persone – il setaiolo di Como non comprendeva la parlata del pescatore di Trapani, e l'agricoltore toscano quella del pastore sardo.

Quattro anni dopo la proclamazione del regno, la capitale è trasferita da Torino a Firenze – e da qui furono inviate le direttive per il viaggio della *Magenta* e della *Clotilde* verso l'oriente asiatico – ma nonostante questo atto, che ha un aspetto non si sa se più culturale o politico, il regno d'Italia è solo

nominalmente una Nazione, tanto che, anche sul piano politico-diplomatico, non è riconosciuto da non pochi stati europei[9].

Ha una superficie di 260.000 km^2 e 22 milioni di abitanti, un'economia essenzialmente agricola dove l'unica voce rilevante è l'allevamento dei bachi da seta, che da solo fornisce un terzo delle esportazioni. Per il resto, la produzione di cereali spesso non copre il fabbisogno interno e l'allevamento è trascurato tranne che in Lombardia. Attivissima invece la pesca: 13.000 battelli per un totale di 70.000 tonnellate secondo i dati del 1871.

L'industria manifatturiera (praticamente quella tessile) sta appena decollando e si accentua soprattutto al nord. Il resto è ancora artigianato: la ceramica di Doccia, i vetri di Murano, i merletti di Cantù.

Assolutamente insufficiente l'industria del ferro – 299 ferriere e 80 stabilimenti meccanici nel 1871 – che serve ad alimentare la costruzione di ferrovie, che passano da 1.700 km nel 1859 a 8.500 nel 1876, quando cade il governo della Destra[10].

Per quanto riguarda lo stato delle finanze del Regno, la situazione non era sostanzialmente diversa da quella di oggi, se non altro per la predisposizione del governo post-unitario a spendere molto di più di quanto incassava.

Le spese della guerra del 1866, combattuta mentre la *Magenta* era in Asia, ed il grande slancio dato ai lavori pubblici (dal 1861 al 1873 il Ministero dei Lavori Pubblici spese 1.347 milioni, quelli della Guerra e della Marina 3.479 milioni) fecero salire il debito pubblico a più di 8 miliardi[11].

Comunque era un'Italia indaffarata e preoccupata di inserirsi nel boom economico che stava investendo l'Europa occidentale ed interessata a stringere rapporti di amicizia e commercio con i paesi dell'Africa e del lontano Oriente.

Le tendenze politiche erano, inoltre, favorevoli; occorreva uscire dall'isolamento ed affrontare la responsabilità di giovane potenza, secondo le concezioni del tempo. Un primo tentativo, con la guerra di Crimea, era andato bene.

Come scrive Ludovica de Courten:

"D'altra parte i rapporti tra marina, commercio e colonizzazione erano stati, fin dall'età pre-unitaria, punti fermi della politica marittima italiana. Di questo si erano resi ben conto uomini del Risorgimento come ad esempio Cavour e Nino Bixio, entrambi convinti delle grandi possibilità di sviluppo commerciale del paese in collegamento anche con l'esplorazione e l'occupazione di territori extraeuropei. Lo stesso Bixio, già nel marzo 1871, aveva sostenuto davanti al Senato: "Occorrono stazione navali e stazioni commerciali dove la sicurezza personale e la libertà del commercio sieno garantite dalle leggi e dalle forze dello Stato"(...).

Fu proprio la Rubattino, com'è noto, a fornire oltretutto la prima base all'espansione coloniale italiana con l'acquisto, alla fine del 1869, della baia di Assab"[12].

E il governo della Destra, costituito, come scrive Croce, da uomini "da considerare a buon diritto esemplari per la purezza del loro amore di patria che era amore della virtù, per la serietà e dignità del loro abito di vita, per l'interezza del loro disinteresse, per il vigore dell'animo e della mente, per la disciplina religiosa che s'erano data sin da giovani e serbarono costante (...) componenti una aristo*crazia spirituale*, galantuomini e gentiluomini di piena lealtà"[13], il governo – si

Furono interpellati ministeri, camere di commercio, enti scientifici e quant'altri, per avere le loro richieste, – quello che oggi si direbbe l'"input" da soddisfare. Fra i documenti pervenuti e conservati in archivio è stata riscontrata la presenza delle risposte pervenute da:

- L'Accademia Gioenia di Scienze Naturali di Catania;
- L'Accademia dei Georgofili di Firenze;
- La Reale Accademia delle Scienze di Torino;
- Il Reale Istituto di Scienze e Lettere di Milano;
- Il Ministero del Commercio;
- La Camera di Commercio di Genova[23].

Tutti gli enti erano favorevoli, se non entusiasti, e avevano inviato dettagliati questionari su argomenti connessi con le rispettive aree di interesse e di ricerca. Qualche riserva viene espressa dal presidente della Camera di Commercio di Genova, Casarotto, come si può leggere dalla lettera riprodotta.

Il comando della *Magenta*[24] fu affidato al capitano di fregata Vittorio Arminjon, che aveva avuto un curriculum particolare, passando dalla marina sardo-piemontese a quella italiana[25].

Il capitano di fregata comandante Vittorio Arminjon, qui ritratto in uniforme di ammiraglio

Il Ministero, per dare un aiuto al comandante, aumentò il numero degli ufficiali con quattro sottotenenti di vascello, ai quali si aggiunse il tenente di vascello Bille della Reale Marina danese, in viaggio di istruzione.

Infine, su designazione del Ministero dell'Agricoltura, venivano destinati a bordo il professor senatore De Filippi, il professor Giglioli, "col trattamento di ufficiale superiore" ed il preparatore tecnico Biasi[26].

L'ordine di operazione[27] dettava istruzioni dettagliate sia per l'uso della macchina (..."la *Magenta* dovrà navigare alla vela"...) da usarsi solo in alcuni casi, che per la navigazione; raccomandava "la disciplina ed il benessere del marinaro"; la protezione dei missionari "senza aver riguardo alla loro nazionalità"; la solidarietà con gli europei qualora in difficoltà, e dava tutte le raccomandazioni del caso, ribadendo che "noi non cerchiamo nell'Estremo Oriente che nuove vie pel nostro commercio, sulle basi del libero scambio; non volendo tollerare soprusi per parte di chi si sia a danno dei nostri interessi e dei nostri concittadini, il Governo del Re vuol dovunque rispettare gli usi e le leggi straniere".

Augurando "felicissima navigazione" il Ministro Angioletti concludeva affermando di ritenere "che la *Magenta* corrisponderà pienamente all'aspettativa del Governo e del Paese".

È chiaro che lo scopo principale dell'invio della *Magenta* in Cina e Giappone era quello di stabilire contatti tra l'Italia ed i due paesi orientali.

Prima della partenza per Montevideo il comandante Arminjon era stato inviato a Parigi per conferire con Shibata Hiugano Kami, con cui ebbe un colloquio di un'ora: fu ragguagliato sulla situazione politica piuttosto confusa in Giappone, coinvolto se non in una guerra civile, almeno in disordini causati da fazioni. Dal rappresentante giapponese il comandante ebbe il consiglio di "non approdare a Yeddo arrivando al Giappone ma sibbene a Nagasaki o Yokohama perché i governatori di quelle città avevano istruzioni di trattare con gli europei, mentre che in ogni altro luogo forse non saremmo stati così facilmente accolti ed avremmo incontrato maggiori ostacoli", oltre la promessa che avrebbe scritto al suo governo per una presentazione dell'arrivo della nave italiana.

Dopo aver imbarcato la componente scientifica ed imbarcati i viveri, i doni e l'equipaggio prescelto (fu imbarcata anche la cosiddetta "carne in piedi" ma si trattava in buona parte di buoi selvaggi che si agitarono non poco procurando danni per cui molti dovettero essere uccisi) la partenza avvenne da Montevideo il 2 febbraio 1866, dirigendo per levante a latitudini basse, passando il Capo a circa 500 miglia, dirigendo quindi a Nord Est e toccando Batavia dopo 85 giorni

di navigazione e superando due tempeste, una in Atlantico il 12 di febbraio ed una nell'Indiano il 13 e 14 marzo[28].

Le soste furono impegnative per il personale scientifico, agevolato nelle ricerche e negli studi dai rappresentanti delle marine sulle quali si appoggiava il comandante della *Magenta* (gli olandesi con l'ammiraglio Fabius, a Batavia, gli inglesi con il col. Cavanag ed il console Leveson a Singapore, il V.A. De La Grandiere nei possedimenti francesi).

Dopo la sosta a Batavia, la *Magenta* arriva a Singapore il 15 maggio.

Riceve notizie dall'Italia (la data più recente di una lettera del Ministro era del 25 marzo) e non sono buone: Prussia ed Austria sono in disaccordo; c'è crisi in Inghilterra; l'Italia mobilita; Garibaldi sta organizzando volontari...

Dopo l'arrivo in Giappone (a Simoda) Arminjon ha qualche perplessità data la situazione politica in Europa.

Continua la navigazione fino a Yokohama e, dopo aver accolto a bordo qualche connazionale, viene a sapere dell'assenza dei ministri di Francia ed Inghilterra.

Contatta il Ministro francese che accetta di appoggiarlo fornendogli anche un funzionario interprete, De Cachon.

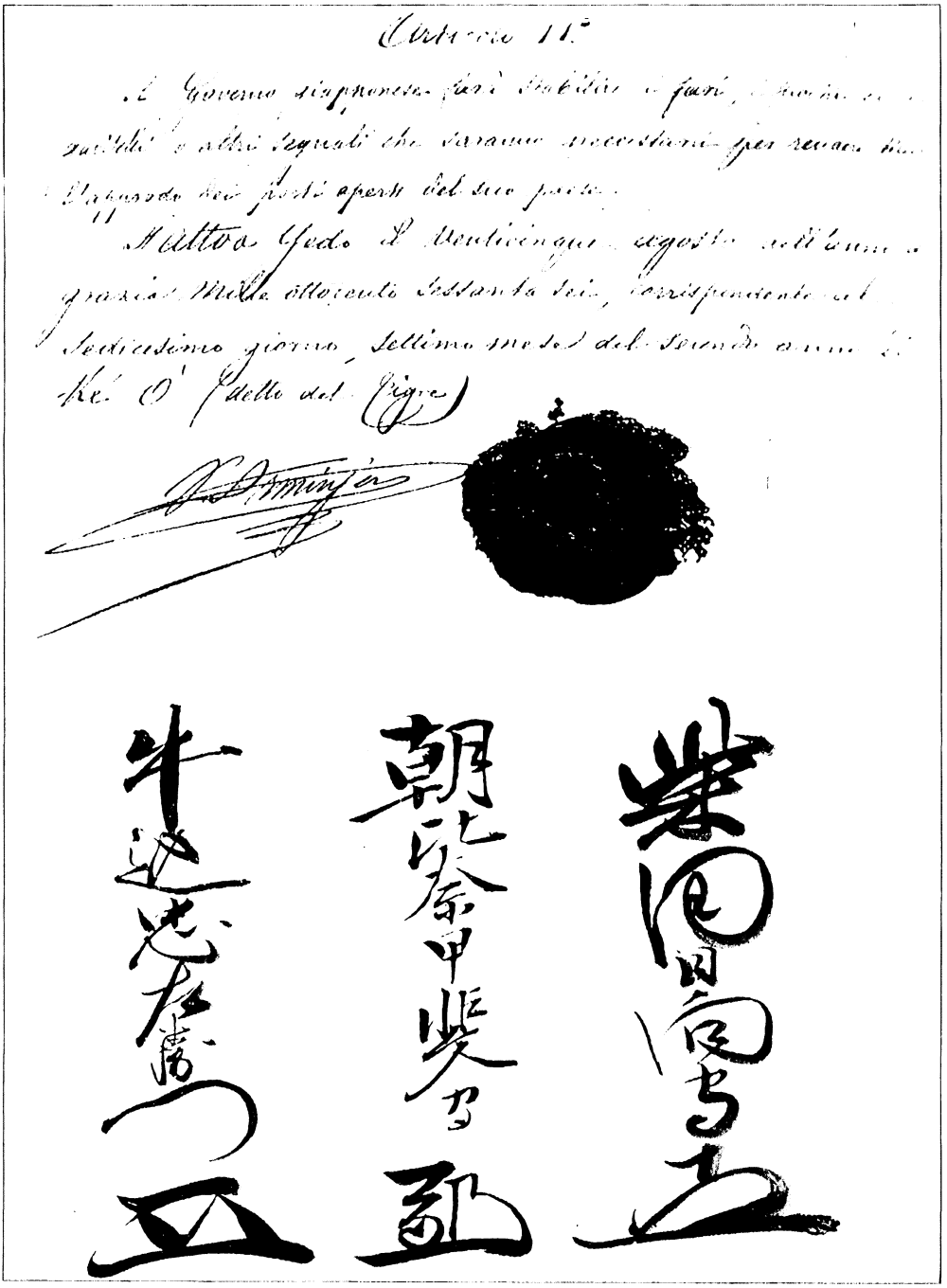
I primi contatti con i funzionari locali non sono entusiasmanti in quanto il Giappone "aveva pochissimo desiderio di nuovi trattati", e la richiesta italiana non sarebbe stata accettata se non nei termini di quelle più restrittive, già conseguite da altre nazioni, circa i porti aperti al commercio.

La *Magenta* era arrivata a Yokohama il 5 di luglio e dovette rimanere nelle acque giapponesi quasi 2 mesi, attendendo il momento più favorevole per continuare le trattative diplomatiche.

Ebbe l'occasione di utilizzare la macchina a vapore per disincagliare la nave francese *Laplace*, ma soprattutto per la navigazione nell'estuario dei fiumi cinesi.

Mentre in Italia si combatteva a Lissa e Custoza il comandante Arminjon attendeva di essere ricevuto dalle autorità giapponesi; ma anche da quelle parti era in atto una specie di guerra. Inoltre, la posizione della *Magenta* nella rada di Yokohama poteva essere compromessa dalle notizie provenienti dall'Europa, non potendosi escludere un combattimento tra unità scopertesi nemiche.

Finalmente l'11 di agosto il comandante viene ricevuto dai funzionari giapponesi e viene discusso il trattato, da scriversi in italiano, olandese e giapponese; più tardi l'olandese è sostituito con il francese – testo che sarà considerato ufficiale (lingua che era ben conosciuta da Arminjon) – e firmato il 25 agosto 1866, "corrispondente al sedicesimo giorno, settimo mese, secondo anno di Ké-o (detto del Tigre)".



Parte finale del testo del trattato di Amicizia Commercio e Navigazione con il Giappone, firmato dal comandante Arminjon a Yeddo il 25 agosto 1866

Rientrato a bordo, il comandante dispone che venga alzato "il gala di bandiere, per festeggiare il primo atto politico del Regno d'Italia con l'Estremo Oriente".

La partenza dal Giappone avvenne il 1° settembre e dopo otto giorni furono toccate le coste cinesi; il 27 la *Magenta* dava fondo a Taku.

Da qui la missione diplomatica partiva per Pechino, via mare fino a Tien-Tsin, mentre i naturalisti si davano da fare nella zona[29].

Normalmente i colloqui politici si svolgevano a Tien-Tsin, ma Arminjon "spiazzò" le autorità cinesi locali, considerando più dignitoso per l'Italia che il trattato fosse firmato nella capitale.

Preparato sulla base di quelli già in atto con le altre potenze, esprimendo condizioni più favorevoli e più adatte al nostro commercio, il trattato, con i regolamenti e le tariffe fu firmato in pochi giorni.

Considerato il migliore tra quelli firmati dal governo cinese, apriva al commercio italiano nove porti; inoltre permetteva al rappresentante italiano di risiedere a Pechino anziché a Tien-Tsin, concessione allora permessa solamente alla Francia e all'Inghilterra.

Per Arminjon era un successo non indifferente e non aveva che 36 anni!

Dopo i consueti scambi di doni e partenza da Taku l'8.11.1866, la *Magenta* sosta ad Hong-Kong ed a Macao dove il comandante Arminjon deve constatare che numerosi legni italiani facevano la tratta degli schiavi (i "coolies") con l'America del Sud[30].

Oltre che nelle acque cinesi l'attività scientifica fu incrementata nella zona di Sumatra.

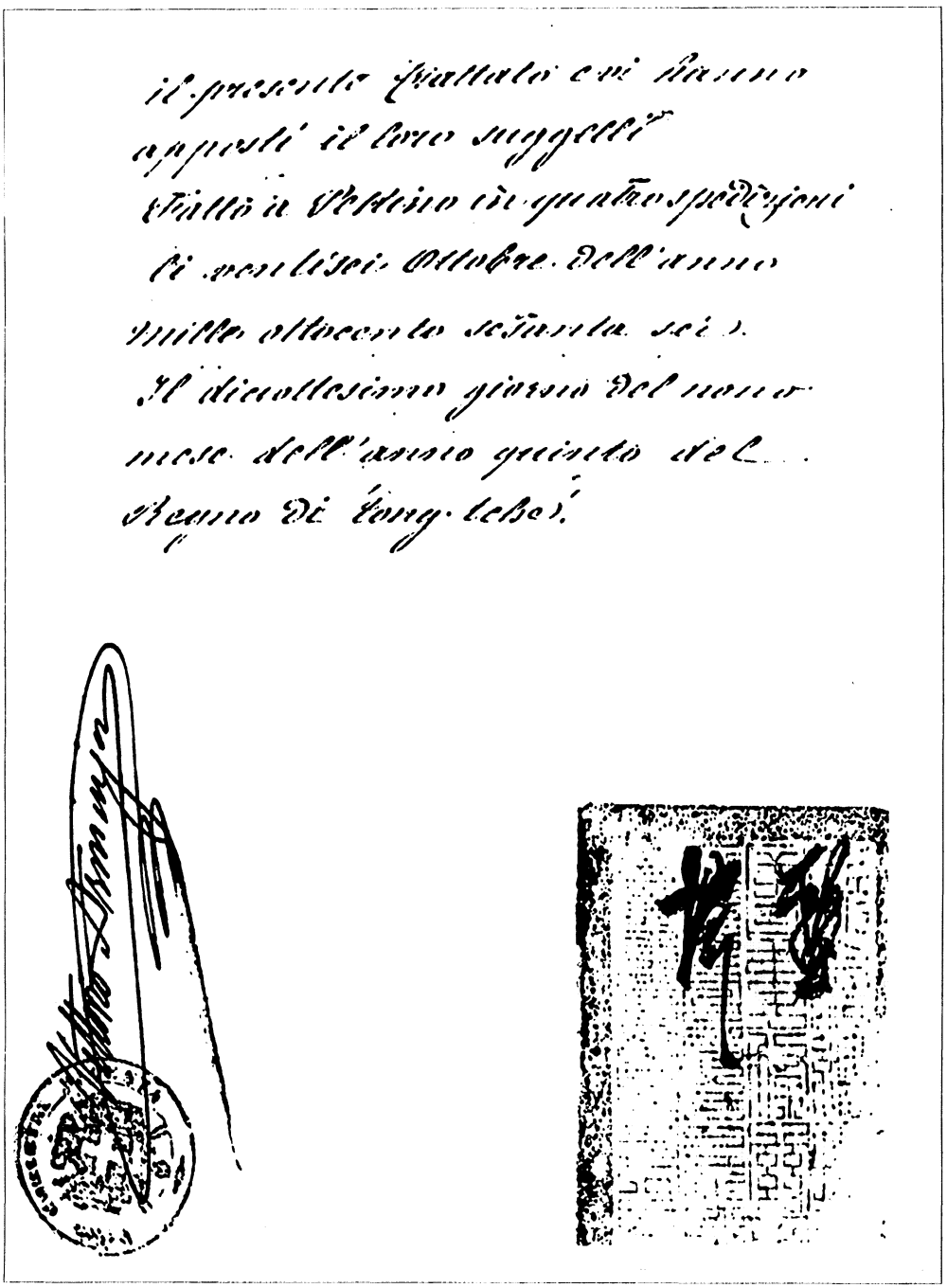
Ma nella fase di allontanamento delle coste asiatiche si ebbero due inconvenienti: dapprima la malattia del professor De Filippi, che fu sbarcato ad Hong-Kong dove morì e la rottura del timone che costrinse l'unità ad appoggiare a Batavia per la riparazione.

Nell'aprile 1867 si riprese la navigazione verso Sud dirigendo nelle acque australiane ed il 4 maggio era a Melbourne dove ebbe accoglienze entusiastiche da parte della colonia italiana.

Sostò a Sydney 25 giorni e il 24 giugno iniziò la traversata del Pacifico durata 49 giorni.

Una sosta nei porti orientali del Sud America (a Callao, dove entrò il 12 agosto con una splendida manovra, e a Valparaiso) dove trovò ben nove bastimenti italiani, ebbe anche una valenza politica considerata la necessità di proteggere gli interessi degli italiani residenti, in attesa che si risolvesse un moto insurrezionale.

Partì il 30 ottobre diretta a Montevideo e nel passare nei canali della Patagonia, furono compiuti rilievi idrografici, specialmente degli English Narrows



Ultima pagina del Trattato con la Cina,
firmato dal comandante Arminjon a Pechino il 26 ottobre 1866

(si usavano carte nautiche inglesi) e alcune località ed insenature e promontori furono battezzati con nomi derivati dalla presenza della *Magenta* e in parte rimasti nelle moderne carte.

Lasciò le acque del Canale nei primi giorni di dicembre e giunse a Montevideo il giorno 17. Il giro del mondo era stato compiuto in 22 mesi e 15 giorni.

Appena passato il capodanno del 1868 iniziò la traversata dell'Atlantico meridionale, toccando Gibilterra il 15 di marzo, dopo due mesi e mezzo di navigazione, e quindi Napoli, dove arrivò la sera del 28 marzo 1868.

Ritengo opportuno riportare qui due passi del Giglioli relativi alla partenza da Montevideo, festosissima, e all'arrivo a Napoli, quasi snobbato.

Così descrive il momento della partenza:

"Alle tre pomeridiane si salpano le ancore: una grande fiamma cadeva dal nostro albero di maestra quasi a toccare il mare: è il segno navale del ritorno in patria dopo una lunga assenza(31).

[...] Passando lentamente a poppa della *Regina* i nostri marinai corsero sui pennoni e sulle sartie: due fragorosi hurrà scossero l'aria e quindi cadde una fitta pioggia di berretti usati, cappelli, scarpe, fogli di carta, fagioli ecc. che coprirono il mare intorno mentre a riva sventolavano bandiere di ogni colore, tenute dai gabbieri e si suonavano tutti i gong, e credo anche tutte le pentole di bordo che erano state requisite per la grande occasione. La dimostrazione, sebbene rumorosa era commovente, e tutte le navi della squadra che rimanevano ci resero il saluto di cuore; gli ufficiali a poppa, i marinai sui pennoni e sulle sartie. Poi venne la musica dell'Ammiraglio, ed alla partenza come all'arrivo l'Inno di Mameli ci salutò e ci commosse, questa volta però più di prima perché allora non si sapeva di Mentana...".

Come si disse l'arrivo a Napoli non ebbe particolari accoglienze.

"Cosa ci voleva – scrive ancora Giglioli – dire due parole d'encomio a quei bravi marinai, a far loro una festicciola, e mandarli contenti alle loro case dove molti andavano definitivamente, avendo compiuti il tempo del loro ingaggio? Fu male, lo ripeto, che i primi marinai italiani che fecero il giro del globo fossero accolti senza un saluto, fossero licenziati senza una parola di lode".

Evidentemente Lissa ed il processo Persano pesavano ancora, ma non si può fare a meno di considerare che il viaggio della *Magenta* come impresa marinara, la missione politico-commerciale del suo comandante come fatto diplomatico, l'opera dei suoi naturalisti come fatto scientifico, sono avvenimenti scritti in modo indelebile nella storia del giovane regno d'Italia, un paese che ancora non aveva completato la sua unità ma che era incamminato verso traguardi che dovevano portarlo allo stesso livello delle nazioni europee.

Documentazione

A questo punto, per concludere, ci si può domandare cosa sia rimasto di questo viaggio.

Oggi abbiamo filmati, video, registrazioni sonore di canti e cerimonie rituali, archivi di fotografie eccetera; ma allora la fotografia era appena arrivata ed era cosa per pochi (dato che non erano ancora ben definiti i procedimenti di fissaggio e stampa) per cui era indispensabile disporre di un disegnatore/illustratore per dar forma ad esemplari di flora e fauna, come tre secoli prima, quando era iniziata la penetrazione nel continente americano.

Dal punto di vista cronologico il primo rapporto pubblicato fu il volume del comandante della *Magenta*, diventato membro della Società geografica. "Il Giappone e la missione della *Magenta*" stampato a Genova dalla tipografia dei sordomuti nel 1869. Il volume riporta acute e penetranti osservazioni, interessanti per la conoscenza del Giappone di un secolo e mezzo addietro.

Per citarne un piccolo passo, ecco come Arminjon racconta la zona a luci rosse di Yokohama:

"È il Yankiro, luogo dove centinaia di ragazze vendute dalla prima giovinezza fanno versare alle finanze parte di quelle somme che la dogana non ha potuto estorquere al commercio. La libidine e la prostituzione sono qui una privativa del fisco come in altri paesi il lotto ed il tabacco da rifiuto. Quelle infelici si dividono in tre classi. Le une fanno il mestiere di cantatrici e si locano a tanto la giornata per le feste e per i pranzi nelle case private. Altre sono ballerine, le ultime meretrici. Esse non sembrano avere coscienza del proprio stato, o almeno non portano sul viso la sfacciataggine delle donne di malcostume europee; perché non ugualmente degradate (...).

Sei anni più tardi vide la luce il monumentale volume del professor Enrico Hillyer Giglioli, stampato a Milano nel 1875: "Viaggio intorno al mondo della R. pirocorvetta *Magenta*". Sono oltre mille pagine di grande formato con la descrizione della navigazione, delle missioni diplomatiche e con le osservazioni scientifiche e le informazioni sulla natura dei luoghi visitati, delle popolazioni, della storia degli usi e costumi, dei linguaggi e situazioni politiche locali.

Un volume godibile anche oggi ma piuttosto raro e costoso. Una edizione più sintetica ed a scopo divulgativo della relazione del professor Giglioli è stato pubblicato a cura della famiglia nel 1930.

Nello stesso anno 1875 il comandante Arminjon dava alle stampe un secondo volume: "La Cina e la Missione italiana nel 1866". Per la sua opera di divulgatore il comandante della *Magenta* ebbe la grande medaglia d'oro di benemerenza.

Aspetti tecnico-scientifici più particolari della spedizione italiana ebbero pubblicazioni specifiche. Decisamente settoriale, infatti, è il volume pubblicato da Adolfo Targioni Tozzetti ed edito da Le Monnier, a Firenze, nel 1877: *Zoologia del viaggio intorno al globo della regia pirocorvetta Magenta durante gli anni 1865-1868: Crostacei Brachiuri e Anomouri*, o la monografia sui cetacei di Giglioli, del 1874.

Articoli attinenti ad aspetti nautici e meteorologici furono pubblicati sui primi numeri della "Rivista Marittima" dal tenente di vascello Marocchetti, ufficiale di rotta della *Magenta* e dal tenente di vascello Steen Andersen Bille, che stese uno studio sul regime dei venti e delle correnti negli oceani Atlantico ed Indiano.

Sul viaggio, inoltre, si ebbero numerosi articoli rievocativi, e cito qui quelli apparsi su "Le vie del mondo" dell'aprile 1938 e sull' "Italia Marinara" nel febbraio dello stesso anno.

Il viaggio della *Magenta*, infine, è riassunto nel primo volume della *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina* ristampato recentemente dall'Ufficio Storico della Marina Militare (1992). La Società Geografica italiana, che a suo tempo aveva "sponsorizzato" la componente scientifica della spedizione, aveva provveduto a divulgare l'avvenimento sul suo Bollettino a cura di C. Negri (I e VII del 1872).

Ricordo, infine, le mostre in cui il viaggio della *Magenta* è richiamato per il suo apporto scientifico; mi riferisco, ovviamente, a quelle più recenti, e precisamente alla mostra di Prato, nel 1985, con un'esposizione fotografica-documentaria del viaggio, e quella più significativa di Roma, nel 1993, che mise in visione al pubblico numerosi oggetti riportati in Italia dalla spedizione e conservati nel museo Pigorini, a cui furono donati dopo la morte del professor Giglioli.

Il viaggio della *Principessa Clotilde*

Lo scenario in cui si muove la *Clotilde* non è diverso, nelle sue linee generali, da quello illustrato per la *Magenta*, anche se intervengono nuovi avvenimenti sia in Italia che all'estero[32]; per contro era stato superato il problema se l'Italia doveva considerarsi uno Stato nuovo o la prosecuzione del regno di Sardegna[33].

Successivamente alla proclamazione del regno l'Italia era ancora un paese diversificato: a parte le bande armate appoggiate dallo sconfitto Francesco II, con base operativa nello Stato Pontificio, l'esercito si trovò impegnato nel meridione per anni per la repressione del brigantaggio, coadiuvato dai tribunali militari.

Non a torto il Rodolico si poneva la domanda se il nuovo regno avrebbe saputo conservare e consolidare l'unità e l'indipendenza[34].

Nell'estate del 1861 operavano 57 battaglioni nel Mezzogiorno, per un totale di circa 20 mila uomini. La sollevazione della Basilicata, appoggiata da contadini e proprietari, arrivò a "liberare" alcune città.

Due anni dopo erano impegnati 105 mila uomini, quasi due quinti dell'intero esercito.

Nel secondo semestre del 1861 vi furono 733 fucilati, 1.093 uccisi in combattimento, 4036 arrestati. Si instaurò di fatto una occupazione militare che sottomise il Mezzogiorno ad un regime pseudo coloniale, cui seguì, tra il 1863 e il 1864 un altissimo numero di processi[35].

Nella sola giurisdizione della Corte d'Appello di Napoli erano detenuti 11.635 individui; a Salerno nelle carceri con capienza 600 posti erano ammassate 1400 persone[36].

Non ci si può meravigliare, quindi, se nell'estate del 1868 il Ministero degli Affari Esteri si rivolge a quello della Marina in questi termini[37]:

"È gran tempo che il Governo del Re riflette ai vantaggi che molti fra i rami della Pubblica Amministrazione, e segnatamente quello della punitiva giustizia, risentirebbero dalla possessione di un territorio oltremare, situato a ragguardevole distanza dalla madre patria, ove possa aver sede sicura e salubre una colonia penitenziaria. Né andrà molto che siffatto possesso diverrà pur anche un bisogno assoluto, quando cioè fosse introdotto il nuovo codice penale italiano, di cui già conoscesi il progetto, essendo in esso stabilita qual pena principale la deportazione.

Gli sforzi fatti insino ad ora per scegliere una località conveniente all'oggetto indicato non riuscirono ad utile effetto. Il Ministero degli Affari Esteri che si occupò principalmente di questa bisogna, pose, in più d'una circostanza lo sguardo sopra diversi punti dell'uno o dell'altro emisfero, ma senza alcun frutto fin qui perché considerazioni politiche od altre di varia natura posero ostacolo all'attuazione dei concetti ideati prima d'ora a questo riguardo.

È però necessario che si ponga mano, quanto più presto sarà possibile, al compimento di un tale disegno. A questo scopo il provvedimento più vantaggioso ad essere prescelto, sarebbe quello di un viaggio di speciale esplorazione, intrapreso da una nave della R. Marina, al cui comandante fossero impartite particolari istruzioni riflettenti l'oggetto, compilate di comune accordo fra i vari Dicasteri più particolarmente interessati in quell'argomento.

Il sottoscritto crede suo debito di chiamare su questo punto tutta l'attenzione del Ministero della Marina. Egli è persuaso di non aver d'uopo di ricorrere a più estese argomentazioni in proposito, per trasfondere in esso il convincimento della necessità dell'indicata spedizione, e quindi dei concerti per ottenere che in tempo prossimo possa tradursi efficacemente in realtà. Starà quindi aspettando le comunicazioni che il Ministero della Marina vorrà essere compiacente di fargli a tale riguardo, assicurandogli dal canto suo tutto il concorso che possa essere in grado di prestargli".

Il problema dello stabilimento di una colonia penale distante dalle coste del Regno non era nuovo: nel novembre del 1867 il Presidente del Consiglio, Menabrea aveva interessato il nostro Ministro a Londra per sentire il parere della Gran Bretagna sull'intenzione del Governo italiano di occupare una zona situata sulle coste del mar Rosso, ma il Governo inglese non si era espresso in modo preciso[38].

Successivamente alla lettera al collega della Marina, Menabrea scriverà al Ministro italiano a Buenos Aires perché richieda all'Argentina la possibilità di stabilire una colonia penale

"nelle regioni all'America del Sud e più particolarmente in quelle bagnate dal Rio Negro che i geografi indicano come limite fra i territori dell'Argentina e le regioni deserte della Patagonia".

La risposta dell'Argentina sarà negativa[39].

Un'altra richiesta sarà inoltrata all'Agente e Console Generale a Tunisi, indicando i requisiti necessari[40]:

"1. Trovare un territorio nelle condizioni volute di salubrità, fertilità ecc., il quale sia separato dalla costa abitata almeno da tanta estensione di deserto quanta è necessaria perché uno o più viandanti non possano traversarla, se non organizzati in carovana.
Il territorio dovrebbe essere capace di almeno diecimila coloni.

2. Ottenere dal Governo tunisino la concessione per poter colonizzare quel territorio. La proprietà del medesimo dovrebbe essere ceduta al governo italiano invece la sovranità rimarrebbe al Bey.

3. Ottenere dal Governo di Tunisi la facoltà di creare nella località prescelta un corpo di guardie sufficiente alla tutela delle autorità che il governo del Re invierebbe per esercitarvi la giurisdizione penale e civile sovra i suoi sudditi, ed ottenere inoltre che il Bardo consenta al governo del Re la facoltà di applicare le leggi penali del Regno nella località sovrindicata.

4. Entrare col Governo Tunisino in accordi per tutto quanto riguarda le particolari questioni riflettenti il transito dei coloni, la loro forzata dimora, i rapporti dei coloni stessi cogli abitanti della reggenza, lo stabilimento di un'autorità tunisina nel territorio che si vorrebbe colonizzare ecc.
Sembra che la presenza di un'autorità tunisina almeno da principio, allontanerebbe il sospetto che in questo negoziato, che d'altronde vuol essere tenuto segretissimo, si asconda una cessione formale di territorio all'Italia.(...)".

Come si può constatare, se la missione della *Magenta* è stata lineare, con uno scopo politico-diplomatico ben delineato, peraltro stimolato da esigenze connesse con il sostentamento dell'industria serica, la missione della *Clotilde* ha uno sviluppo diverso, come l'avrà quello del *Governolo* e del *Vedetta* che la seguiranno nelle stesse acque.

La missione, dunque, si interseca con altri intendimenti ed interessi, sia nazionali che stranieri: sullo sfondo si muovono esploratori, avventurieri, comandanti che fanno la tratta dei "coolies" (c'è di mezzo anche qualche legno italiano), dignitari delle corti giapponesi, cinesi, siamesi e birmane, re compresi; mentre in primo piano agiscono le diplomazie europee, (ma si dovrà riscontrare anche la presenza degli Stati Uniti), gelose delle proprie influenze nel Sud-Est asiatico.

Quando perviene la lettera al Ministero della Marina la *Clotilde* [41], al comando del capitano di fregata Carlo Alberto Racchia[42], era partita da tempo[43] e si trovava nelle acque del Capo di Buona Speranza.

Il capitano di fregata comandante Carlo Alberto Racchia

Il Ministro della Marina, pertanto, risponde[44] (...) "oltremodo dispiacente che le condizioni del bilancio della Marina gli vietino in modo assoluto di destinare una nave appositamente per la spedizione di cui è caso.

Come è noto a codesto Ministero se gli avvenimenti ultimi del Giappone non avessero influito a dar ordine alla *Principessa Clotilde* di recarsi direttamente in quella contrada, al comandante di tale R. Legno dovean darsi istruzioni nel senso che ponesse ogni cura alla ricerca di un sito per stabilirvi una colonia penitenziaria.

Se pertanto codesto Ministero crede che fra qualche tempo la presenza della *Principessa Clotilde* nelle acque del Giappone non sarà più necessaria alla protezione degli interessi nazionali, lo scrivente nel far proseguire al detto R. Legno il viaggio ch'era in progetto, sarà ben lieto di dargli istruzioni nel senso che in seguito ad accordo fra i vari dicasteri sarà stabilito per lo scopo che fanno oggetto della nota a cui si risponde".

Il Ministero degli Esteri accusa il colpo della ristrettezza finanziaria, e nello stesso tempo non sa indicare quando "lo scopo dell'attuale viaggio della nave anzi citata possa ritenersi condotto a termine, né anche in epoca meno prossima, in modo definitivo. La presenza di una forza navale italiana nell'Estremo Oriente, desiderata vivamente anche in addietro, ed oggidì resasi indispensabile ed urgente, può considerarsi siccome stabilmente necessaria anche per l'avvenire, affinché il

prestigio del vessillo nazionale ed il sicuro sviluppo del nostro commercio con quelle regioni, possano rimanere inviolati.

In vista di ciò ed in presenza dell'altro bisogno, pur rispettabile ed urgente, di cui è parola, la R. Amministrazione non potrebbe certamente esimersi dal fare in modo che si provegga ad entrambi quei fini senza reciproco danno, e possibilmente senza troppo ritardo per quanto riflette il nuovo proposto viaggio di esplorazione.

Al sottoscritto parrebbe che la soluzione più semplice di questo oggetto, possa trovarsi nel disporre in anticipazione una nave che vada a surrogare a suo tempo al Giappone la *Principessa Clotilde*, alla quale sarà pur necessario dare presto o tardi lo scambio, e nell'affidare in parte alla nave medesima nel recarsi a quella volta, ed in parte alla *Principessa Clotilde* nel ritornarsene, l'incarico di eseguire le ricerche che ora interessa di condurre ad effetto.

Lo scrivente sarà grato al Ministro della Marina di fargli conoscere il proprio avviso a questo riguardo, indicandogli l'epoca in cui possa, nel caso, effettuarsi il divisato progetto, affinché vengano presi in tempo i necessari accordi circa l'importante missione di cui si tratta"[45].

Nello scambio di corrispondenza tra i due dicasteri, la Marina fa osservare[46] che per la *Clotilde* è prevista una sosta nei mari d'Oriente fino verso alla fine del 1870 e che per il 1869 "non fu portata sul bilancio la spesa d'una nave che vadi a surrogare la medesima (...) dovendo per regola le navi stazionarie all'estero rimanere assente almeno 3 anni, come usasi da tutte le nazioni marittime".

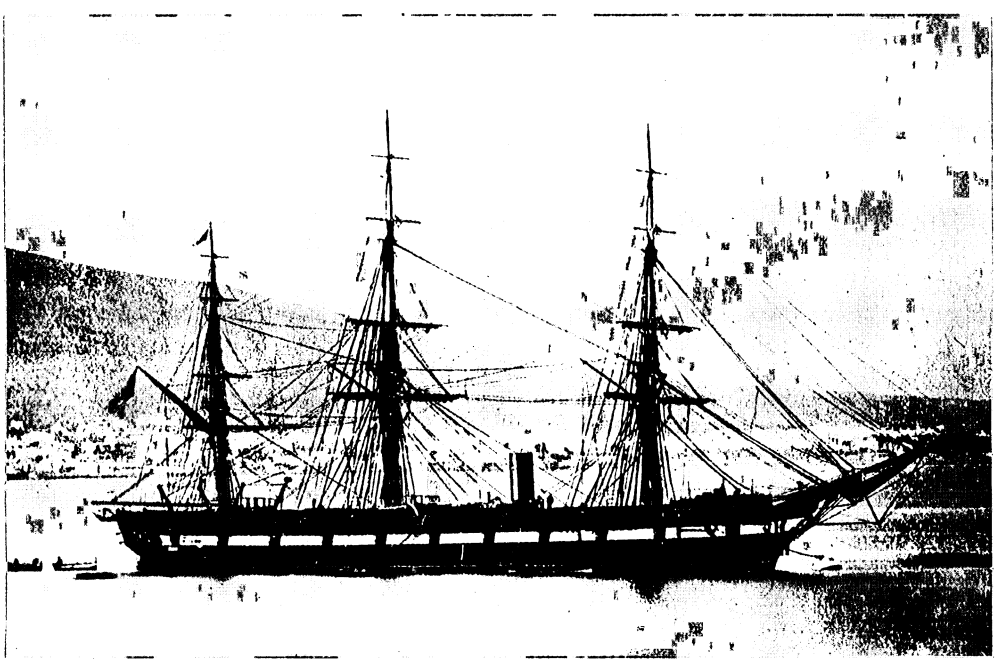
Il Ministro della Marina, affermando che è "nell'impossibilità di assumere l'incarico di far eseguire il proposto viaggio di esplorazione", tuttavia, "qualora si voglia eseguire bisognerà chiedere un fondo supplettivo per questa missione al Parlamento, ma adottando questa proposta prevede le difficoltà cui si avrebbero ad affrontare se mai la delicata quistione venisse ventilata nella Camera, che stima superfluo di enunciare a codesto Ministero".

Tre giorni dopo la spedizione della lettera perviene al Ministero una comunicazione del comandante Racchia[47]: accennando alcune considerazioni sull'itinerario e sulle previsioni di arrivo a Yokohama, "siccome poco o nulle sono le relazioni commerciali degli Europei col Giappone durante i mesi invernali, particolarmente poi degl'Italiani" il Racchia propone "che l'inverno dal 68 al 69 fosse dalla *Clotilde* impiegato a visitare: punti principali della costa meridionale della China, i principali punti delle isole Filippine e delle Indie Neederlandesi per trovarci alla fine di Aprile del 69 od ai primi di maggio al più tardi sulla costa giapponese (...)".

Il Ministero della Marina, però, sollecita il Racchia perché raggiunga Yokohama, stante la poco chiara situazione giapponese ("La guerra civile che attualmente infierisce nell'Impero rende indispensabile la presenza di un legno da guerra italiano che all'occorrenza possa proteggere interessi vitali per la nazione in generale"). Nessuna richiesta relativa ad esplorazioni viene fatta in questa occasione[48].

Ma alcuni giorni più tardi torna a farsi vivo il Ministero degli Esteri[49] il quale "dolente (...) di scorgere come le condizioni del proprio bilancio e le norme adottate riguardo alle stazioni navali all'estero, gli impongano di rimandare sin verso la fine dell'anno 1870 il provvedimento proposto per la ricerca di una località adatta alla creazione tanto necessaria di una colonia penitenziaria italiana. Lo scrivente ammette senza difficoltà che la richiesta di fondi speciali al Parlamento per l'oggetto in discorso, presenterebbe gravi inconvenienti, e pertanto, nell'impossibilità, a quanto sembra di trovare pel momento un mezzo di esecuzione di quel progetto, deve suo malgrado limitarsi a raccomandare vivamente al Ministero della Marina di tenersi presente il progetto medesimo pel caso in cui si verifichi qualche straordinaria spedizione di navi in epoca per avventura più vicina a quella della normale surrogazione dell'uno o dell'altro dei regi legni stazionarii all'estero affinché si possa, in termine fattibilmente poco lontano, provvedere all'urgente bisogno di cui è parola".

Nella prima decade di ottobre la *Clotilde* è a Singapore; e da lì il comandante Racchia scrive al Ministero della Marina[50] che sono giunte voci "che il Governo italiano abbia chiesto a quello di Francia lo sgombro di Roma da parte delle truppe francesi, e che il Governo prussiano abbia in qualche modo appoggiata la domanda dell'Italia", e che "una alleanza offensiva e difensiva sia stata conchiusa tra la Prussia e l'Italia".



La regia corvetta di 1° rango ad elica Principessa Clotilde
che negli anni 1869-1870 stazionò nei mari dell'Estremo Oriente

Pur avendo chiesto notizie al Ministro italiano presso i governi della Cina e del Giappone, Conte De la Tour, il comandante Racchia chiede istruzioni al Ministero, anche in considerazione del fatto che nelle acque che deve navigare ci sono unità da guerra.

Nello stesso giorno in cui giunge la lettere a Firenze il Ministero della Marina rappresenta al Dicastero degli Esteri quanto riportato da Singapore(51).

La lettera di risposta di Menabrea(52) è rassicurante:

"Il sottoscritto si affretta di accusare ricevuta della nota (...) e di far osservare al Suo onorevole collega il Ministro della Marina che per il momento non sembra il caso di doversi preoccupare delle istruzioni da darsi alla piro-corvetta *Principessa Clotilde* per la eventualità di una guerra che scoppiasse fra l'Italia e le altre potenze che mantengono stazioni navali al Giappone. Quest'eventualità è troppo lontana perché si abbia a preoccuparsene e quando (cosa non prevedibile) il Governo del Re si dovesse trovare impigliato in un conflitto guerresco si darebbero a tempo debito le necessarie istruzioni.

Nei casi repentini ed assolutamente non prevedibili il Comandante del R. Legno al Giappone non avrebbe che ad attenersi alle norme generali che determinano la condotta da seguirsi dai bastimenti staccati in mari lontani quando scoppia la guerra".

La documentazione conservata nell'archivio della Marina non è completa: la mancanza di qualche documento si evince dalla lettera che il Ministero degli Esteri invia nei primi giorni di gennaio 1869(53).

"(...) L'importanza dell'argomento segnatamente per ciò che concerne la possibilità di formare uno stabilimento sulle coste di Borneo ha deciso il sottoscritto a scrivere direttamente al Comandante della piro-corvetta *Principessa Clotilde* per avere dal medesimo una relazione ragguagliata delle condizioni del paese dove si potrebbe impiantare quello stabilimento.

Sin d'ora, ed anche soltanto dietro le informazioni avute sembra che il R. Governo dovrebbe frapporre il minor indugio possibile ad inviare a Borneo un legno della R. Marina per esaminare minutamente ogni cosa ed anche per entrare in trattative positive e concrete per l'acquisto del territorio che ci è necessario per lo stabilimento che è in animo del R. Governo fondare.

Se l'invio di altra nave dello Stato dovesse essere molto ritardato, converrebbe forse che la *Principessa Clotilde* ricevesse istruzione di recarsi di nuovo a Borneo allo scopo sopra indicato".

Nella stessa data, infatti il Ministero degli Esteri invia una lettera al comandante Racchia:

"Dal Ministero della Marina mi vennero comunicate le osservazioni interessantissime che Ella ha fatto al suo passaggio a Borneo.

Bramerei che quelle osservazioni fossero da lei completate ed esposte in una relazione a questo Ministero circa la facilità che presenterebbe lo stabilimento di una colonia penitenziaria sulle coste di quell'isola.

Il rapporto che io le domando dovrebbe contenere una descrizione della località che si vorrebbe scegliere e ciò avuto riguardo tanto delle condizioni geografiche ed idrografiche, alla situazione politica attuale del territorio, alle sue condizioni economiche ed alle difficoltà che si dovrebbero vincere per istabilirsi e mantenersi.

Lo stabilimento che l'Italia vorrebbe fondare dovrebbe essere capace di almeno dieci a quindici mila deportati e dovrebbe per la fertilità o per altre produzioni naturali del paese fornire alla numerosa colonia i necessari mezzi di sussistenza.

Anche la quistione della salubrità del paese da scegliersi vuol essere tenuta in conto acciocché la deportazione non divenga pena più grande ed inumana pel condannato e causa di mortalità deplorevole nei funzionari e nelle truppe destinate alla custodia dello stabilimento.

Gradisca, signor Comandante, i sensi della mia distinta considerazione"[54].

Qualche giorno dopo[55] il Ministero della Marina assicura il collega degli Esteri, che:

"nel rammentare al sig. Comandante della piro-corvetta "*Principessa Clotilde*" al Giappone, lo scopo principale della sua missione, quello cioè di accrescere prestigio ed autorità ai RR Agenti in quelle contrade"

gli comunicava la probabilità di un prossimo viaggio in quelle zone e a Bangkok e a Rangoon del Ministro d'Italia residente; ma non potendo attuarsi, come già anticipato, l'invio di una nave nelle Indie orientali, autorizzava il comandante ad una diligente esplorazione sulle coste di Borneo per lo stabilimento della colonia penitenziaria.

Un mese dopo il Ministero degli Esteri si fa vivo, informando il collega della Marina che il governo danese aveva emanato già nel 1848 una comunicazione di abbandono delle isole Nicobare nell'Oceano Indiano. Il Governo inglese "malgrado la dichiarazione di abbandono esitò di prendere possesso di quelle isole e stimò prudente di farsene cedere regolarmente il possesso del Gabinetto di Copenhagen. (...) [che] aderì a siffatto desiderio mediante una dichiarazione del 2 dicembre 1868, non senza osservare, però, che codesta dichiarazione, fatta dopo una precedente dichiarazione d'abbandono non avrebbe potuto pregiudicare il diritto di terzi che nel frattempo si fossero impossessati delle isole Nicobare come di "res derelicta".

Nel caso dunque, che le esitazioni della Gran Bretagna si protraggano ancora, e nel caso soprattutto, che quelle isole fossero giudicate di conveniente e vantaggioso possesso, nulla osterebbe a che dal R. Governo di procedere alla occupazione.

Epperò il sottoscritto prega l'onorevole collega della Marina di voler considerare se alla "*Principessa Clotilde*" attualmente di stazione al Giappone, si possa commettere l'incarico di visitare, nel più breve termine possibile, le isole Nicobare, e di riferire al R. Governo intorno alla convenienza o meno di acquistarne col possesso il dominio"[56].

La comunicazione degli Esteri porta un poco di scompiglio nella programmazione dell'attività della *Clotilde,* per cui viene sottoposta al Ministero la possibilità di due soluzioni, tenuto conto del prossimo viaggio che il Ministro d'Italia residente a Yokohama deve fare a Bangkok e Rangoon)[57]:

- "Ordinare al comandante della *Clotilde* di approdare alle isole Nicobare nella sua traversata da Yokohama a Rangoon, nel qual caso il Ministro Sig. Conte De La Tour potrebbe esso pure emettere il suo parere su quella località; oppure
- Muovere su quelle isole, dopo aver sbarcato a Rangoon il Ministro suddetto. In questo ultimo caso il Ministro De La Tour dovrebbe far ritorno alla sua residenza col mezzo di un postale; od altrimenti ordinare alla corvetta di ritornare a Rangoon per imbarcarlo una volta compiuta l'esplorazione delle isole di Nicobar".

Il Ministro degli Esteri aspetta qualche settimana per rispondere, e quando lo fa non decide, anzi, propone una terza soluzione[58]:

"(...) L'epoca fissata per il viaggio della piro-corvetta *Principessa Clotilde* nei mari della Cina sembra a chi scrive molto lontana per un esplorazione come sarebbe quella delle Isole Nicobar e delle Coste di Borneo ad uno scopo utile ed urgente quale sarebbe quello di trovare una località dove stabilire una colonia penitenziaria per le molte migliaia di condannati che popolano gli stabilimenti carcerari del Regno.

L'invio di una altra nave sarebbe forse stato il partito migliore da adottarsi se i fondi stanziati in bilancio per l'anno corrente lo avessero permesso.

Intanto il Ministro scrivente si è già procurato qualche notizia più precisa sulle isole Nicobar e si affretta di unire a questa nota il primo risultato ottenuto colle sue indagini[59]. Come si può vedere dalle cose esposte nel foglio annesso la Danimarca non trovava alcun vantaggio a conservare un'isola sulla quale non aveva i mezzi sufficienti per istabilirsi. Muterebbe forse le circostanze per uno Stato il quale fosse in condizione di portarvi immediatamente una forte popolazione. Le stesse condizioni di clima mutano il più delle volte coll'introdursi della coltivazione principalmente nei paesi di esuberante vegetazione.

Però se il Ministero della Marina possedesse qualche suo uffiziale il quale avesse già visitato i paraggi dove sono situate le isole Nicobar, converrebbe forse lo interpellasse *segretamente* sulle vere condizioni di quelle terre e sulla maggiore o minore probabilità di riuscita che potrebbe avere uno stabilimento italiano che si volesse fondare in quella regione.

Il Ministero degli Affari Esteri sarà sempre riconoscente a quello della Marina delle comunicazioni che potrà fargli intorno a questo oggetto che altamente interessa il governo del Re".

La risposta della Marina è a stretto giro di posta[60] e sembra avere un leggero tono di ironia nei confronti del Dicastero degli Esteri:

"Non v'ha alcun ufficiale nel caso di poter fornire al R. Governo dati precisi sulle isole Nicobar e meno ancora sull'opportunità di stabilirvi o non una colonia penitenziaria. Cotesto Ministero potrà però rilevarne notizie dettagliate

dal 2° volume del viaggio intorno al Globo eseguito dalla Fregata austriaca *Novara* negli anni 1857-58-59 a pag. 100 ove la descrizione politica geografica in delle dette isole è degna di tutta fiducia, per l'esattezza e l'imparzialità con cui è redatta".

Nel mese di aprile 1869 al Ministero della Marina prevengono notizie circa disordini, occorsi alla nave italiana *Teresa*, tanto da essere presentata al Parlamento una petizione dal comandante della unità.

Al Ministero si preparano istruzioni per far intervenire il comandante Racchia per indagare su quanto successo(61).

Ma solo in data 13 giugno si prende contatto con il Dicastero degli Esteri(62):

"Il sottoscritto si pregia informare l'onorevole suo collega degli Affari Esteri che la R. pirocorvetta *Principessa Clotilde*, la mattina del 8 aprile p.p. lasciava Yokohama e traversando il mare interno del Giappone fino allora mai solcato dalla nostra bandiera giungeva il 22 dello stesso Shangai. Ivi, giusto le istruzioni avute dal Ministro di S.M. il Re d'Italia residente al Giappone, quel Comandante dovea porsi a disposizione del R. Console italiano in quella città Cav. Vignale, onde assisterlo nelle pratiche da farsi col governo imperiale di Pekino per la soluzione della vertenza sulla nave nazionale *Teresa*.

Ad opportuna intelligenza di cotesto Ministero si unisce pure la copia delle istruzioni impartite dal suddetto Ministro al Comandante di quella R. Nave"(63).

Verso la fine di luglio il Ministero della Marina si rivolge agli Esteri ricordando le proposte a suo tempo avanzate in occasione del viaggio a Bangkok e Rangoon del Ministro d'Italia a Yokohama(64).

In considerazione del fatto che sono "di fronte alle nuove decisioni prese dal Governo, lo scrivente ha creduto dover modificare la istruzione già data al Sig. Comandante Cav. Racchia, ferme restando però le epoche da lui stabilite per l'esecuzione del viaggio stesso, e prima di spedirgliele, le comunica all'onorevole collega degli Esteri (...)".

Il Ministero degli Esteri tace, per cui un mese più tardi viene sollecitato, visto che si tratta di coordinare il viaggio del Ministro a Bangkok "ove deve aver luogo lo scambio delle ratifiche del trattato col Siam" e l'esplorazione dell'isola di Borneo, in quanto "la partenza della pirocorvetta da Yokohama dovrebbe effettuarsi nei primi giorni di novembre anche per profittare così del monsone favorevole di NE ed economizzare carbone, sarebbe conveniente che quel comandante potesse ricevere per tempo quelle istruzioni onde eseguire i necessari preparativi ed essere pronto a prendere il mare per quell'epoca senza indugio (...)(65)".

Il Ministero degli Esteri prende tempo; e rifacendo la storia delle proposte e della situazione del bilancio della Marina che impediva l'invio di una nave per la esplorazione, si rimette a quanto già detto(66):

"(...) Sopravvennero dippoi mutamenti nelle condizioni interne del Giappone i quali diedero, a quanto sembra fondato motivo di credere che le colonie europee non godessero più in quel Paese la sufficiente sicurezza di cui erano state da molto tempo in possesso. A questa circostanza vuolsi riferire la notizia, recata recentemente in varii giornali, del concentramento nelle acque del Giappone delle forze marittime inglesi disponibili nei porti della Cina.

Tenendo nel debito conto le cose premesse, chi scrive ritiene che nel dare le istruzioni al Comandante della *Principessa Clotilde* si debba lasciargli ampia facoltà di intendersi col Ministro del Re a Yokohama acciocché, d'accordo con lui, possa deliberare se, nelle circostanze del momento in cui gli giungeranno le istruzioni, sia o non conveniente che quel R. Legno faccia una lunga assenza dai porti del Giappone.

Come norma generale di Direzione questo Ministero ritiene che il Comandante della *Principessa Clotilde* debba anzitutto avere riguardo agli interessi permanenti della colonia italiana stabilita al Giappone e poscia occuparsi di quegli altri gravissimi interessi dipendenti dalle progettate escursioni.

Del resto il Ministero della Marina conosce dalle varie comunicazioni che ebbero luogo intorno all'oggetto della presente nota, a quali bisogni dovrebbe corrispondere il territorio da acquistarsi e, quanto ai limiti entro i quali il Comandante della *Principessa Clotilde* dovrebbe essere autorizzato ad operare, sia per l'eventuale occupazione di una località, sia per entrare in trattative con capi indigeni, il Consiglio dei Ministri dovrebbe da S.E. il Ministro della Marina essere chiamato a deliberare. A tale riguardo le istruzioni da darsi al Comandante della *Principessa Clotilde* potrebbero poi venire concertate, fra i Ministeri della Marina e dell'Estero, dopo che una deliberazione del Consiglio dei Ministri sia intervenuta".

Al Ministro della Marina non resta che "rilanciare" al Comandante Racchia le considerazioni degli Esteri, annullando "pel momento le istruzioni che in proposito gli vennero impartite"[67].

Perviene, nel frattempo, al Ministero della Marina la documentazione relativa all'incidente della nave *"Teresa"* [68] che viene trasmesso agli Esteri con la richiesta "di voler iniziare le pratiche occorrenti con la Cina per meglio regolare l'emigrazione dei coolies, per quanto ha tratto al loro imbarco sulle navi nazionali". Aggiunge inoltre il Ministro "di esaminare se non sia il caso per la migliore e definitiva soluzione del quesito, vietare assolutamente che la bandiera nazionale eseguisca simile traffico"[69].

Verso la fine di settembre 1869 il Ministro della Marina si rivolge al collega degli Esteri[70] inviando un riassunto dei rapporti pervenuti dal comandante della *Clotilde*

"Con preghiera di aver istruzioni circa il viaggio che deve intraprendere a bordo della medesima il R. Ministro conte La Tour che sembrerebbe deciso muovere da Yokohama, coerentemente alle istruzioni ricevute da codesto Ministero, verso i primi del prossimo novembre cioè finita la stagione bacologica, per i porti della Cina meridionale onde recarsi poscia a Bang-Kok per lo scambio delle rattifiche del trattato stato conchiuso fra il Regno del Siam e l'Italia. Il comandante della *Clotilde* desidererebbe eseguire la missione ordinatagli, cioè la perlustrazione del vasto gruppo di isole che si estendono all'est di Borneo e la parte Nord-Est dell'isola medesima allo scopo di trovare un'isola o territorio atto a fondarvi una colonia penitenziaria.

Sarebbe quindi necessario che dopo l'approdo a Bang-Kok di quel R. Legno e sbarcato che sia il Sig. Ministro conte La Tour, il comandante potesse procedere senz'altro per la sua destinazione senza perdere in quel porto un prezioso tempo ed essere poi costretto a continuare la sua esplorazione a stagione avanzata, ciò che sarebbe nocivo alla salute dell'equipaggio di quella R. Nave.

A parere del comandante della *Clotilde* il Sig. Conte De La Tour dovrebbe ricevere istruzioni tali che gl'ingiungessero di trovarsi a Bang-Kok non più tardi del 5 dicembre p.v. e dopo 8 giorni lasciare che la *Principessa Clotilde* proseguisse il suo cammino allo scopo di adempiere la sua esplorazione a Borneo, salvo ad assegnarle un rendez-vous ove potrebbesi trovare il Ministro La Tour qualora dovesse essere riportato al Giappone o a Tien-Tsin ove sembra essere la sua intenzione di recarsi al principio della buona stagione nel prossimo 1870.

Qualora l'esplorazione a Borneo e isole adiacenti al NE non dasse il risultato che si ripromette, l'unica altra zona interessante da esplorarsi con speranza di successo sarebbe quella all'Est dell'Australia.

Con altra lettera riservata confidenziale in data 1° agosto il sullodato comandante informa lo scrivente che S.E. il Conte La Tour ebbe or sono 4 mesi a cadere da cavallo riportandone una grave contusione al ginocchio destro e attualmente ancora non si è guarito. Per questo disgraziato accidente se non potesse intraprendere il viaggio suddetto a Bang-Kok chi scrive si rivolge al Suo onorevole collega a volergli esternare le opportune istruzioni sul modo che dovrebbe regolarsi il comandante della *Clotilde* qualora il sullodato Sig. Ministro fosse inabilitato a recarsi a Siam. Urge avere una risposta poiché si correrebbe il rischio, aspettando, di far trascorrere nelle acque del Giappone alla *Principessa Clotilde* una parte del prossimo inverno, stagione preziosissima per recarsi nelle regioni tropicali ed eseguire la esplorazione di cui è stato incaricato il comandante di quel R. Legno".

La risposta del Ministero degli Esteri è sollecita[71]:

"Mentre il sottoscritto disponevasi a spedire al Conte De La Tour istruzioni e pieni poteri pello scambio delle ratifiche del Trattato tra l'Italia ed il Siam stato già approvato dal Parlamento nazionale, egli venne inopinatamente informato dal Sig. Bowring Ministro plenipotenziario del Siam in Londra, e negoziatore di detto trattato, che il Governo Siamese rifiutavasi a ratificarlo, e proponeva invece di modificarlo rendendolo in tutto simile all'accordo recentemente da esso stipulato coll'Austria.

In seguito a tale incidente il sottoscritto scrisse immediatamente al Conte De La Tour di sospendere qualsiasi preparativo di partenza e di aspettare quelle ulteriori istruzioni che gli sarebbero trasmesse quando il Ministero, esaminato il cennato Trattato tra l'Austria e il Siam, avrà determinato quali decisioni si dovranno adottare in ordine alle nuove proposte del Governo Siamese.

Ciò stante e non essendo possibile di prendere una determinazione qualunque prima dell'epoca che era stata anteriormente fissata per la partenza del Conte De La Tour da Yokohama, il sottoscritto ritiene con codesto Ministero, che la *Principessa Clotilde* potrebbe avviarsi ad intraprendere la divisata esplorazione sulle coste

orientali dell'isola di Borneo, sempre quando però lo consentano le condizioni politiche del Giappone, ed ultimata che sia la stagione bacologica in quel Paese.

Importerebbe tuttavia allo scrivente di conoscere se la *Principessa Clotilde*, compiuta che abbia quella esplorazione, possa nel suo ritorno, senza spese ed inconvenienti soverchi, recarsi a Bangkok, dove sarebbe a desiderarsi che la bandiera italiana potesse apparire non fosse che per brevissimo tempo.

Qualora ciò possa effettuarsi il sottoscritto si riserverebbe di vedere quali speciali istruzioni si abbiano ad impartire al capitano di quella nave, queste istruzioni potrebbero essere mandate anche quando egli fosse partito per Borneo, ed inviate a Singapore od in altro punto da concertarsi dove potessero venir più facilmente ritirate dalla *Principessa Clotilde* nella sua andata a Bang-Kok.

Il sottoscritto starà attendendo in proposito un cortese e sollecito riscontro da codesto Ministero".

Il Ministro della Marina "rilancia" al comandante Racchia quanto comunicato dagli Esteri, informandolo che "un duplicato di questa lettera è stato spedito ad Hong-Kong come da desiderio espresso dalla S.V.[72]".

La documentazione, in archivio termina con la lettera che alla fine di ottobre il Ministro della Marina invia agli Esteri[73] in cui, oltre ad inviare copia del rapporto del Comandante Racchia inviato in data 3 settembre e confermare le istruzioni del 13 ottobre, specifica che a Saigun troverà le istruzioni "per recarsi a Bangkok per stringere un nuovo trattato di commercio con quel Governo".

Nel rapporto del 3 settembre[74] il comandante Racchia illustrava le condizioni precarie del Ministro De La Tour, impedito di camminare e la possibilità della sua sostituzione con il Ministro conte Fé "presso la Corte di Pekino. A parere mio è questa una saggia misura giacché era pressoché impossibile che una sola persona per quanto capace ed attiva potesse convenevolmente disimpegnare contemporaneamente le due cariche di Ministro cioè a Yedo e Ministro a Pechino".

Il comandante Racchia, tenuta presente la situazione locale nei confronti delle altre nazionalità presenti nella regione, ritiene che

"I sacrifici che il paese è chiamato a fare per decorosamente provvedere a queste due rappresentanze, saranno ne sono convinto per portare in un tempo non lontano vantaggi immensi al nostro commercio marittimo il quale immancabilmente prenderà un esteso sviluppo in questi mari appena la navigazione del Canale Marittimo di Suez diventerà una cosa pratica ed effettuabile con facilità e comodo. Ora che da un anno mi trovo a soggiornare in questi mari non so veramente persuadermi come gl'Italiani che posseggono in gran numero buone e solide navi a vela, eccellenti marinai induriti dalla vita faticosa ed educati alla dura scuola del Mar Nero, Danubio, e della Manica, non abbiamo ancora abbandonato quei pochi fruttevoli mercati per quelli ben migliori della China e delle Indie non foss'altro che per il commercio di cabotaggio fra questi paesi compresovi il Giappone... Ad assicurare quest'avvenire alla nostra Marina Mercantile, il R. Governo non poteva meglio agire che inviando sul luogo Ministri e Consoli intelligenti ed operosi".

Il comandante Racchia continua il suo rapporto proponendo alcune soluzioni nel caso il De La Tour non potesse recarsi nel Siam e per la prosecuzione del programma per la *Clotilde*, compresa l'esplorazione del Borneo e delle isole adiacenti.

Scrive il comandante Po, già direttore dell'Ufficio Storico della Marina Militare, in un articolo pubblicato nel 1928[75] che l'11 agosto 1869, proprio mentre il comandante Racchia programmava l'attività per la missione, veniva stipulata una convenzione segreta tra Giovanni Emilio Cerruti ed il Governo "per la ricerca e l'acquisto di una colonia di deportazione. Il Cerruti si impegnava a trovare entro quattro mesi una località situata in vicinanza della Nuova Guinea la quale potesse ricevere e sostenere una popolazione di almeno ventimila abitanti, dotata di clima salubre, abbondanza di acqua potabile e un porto accessibile a legni della massima portata. Egli aveva la facoltà di prendere possesso del territorio dopo di averne ottenuta la cessione dai capi indigeni, e quando gli constasse che con tale acquisto non fossero lesi i diritti delle altre potenze. Infine la cessione doveva conseguirsi in guisa da implicare l'abbandono della sovranità in favore dell'Italia. In corrispettivo, al Cerruti veniva assegnata una somma di centomila lire salvo la resa dei conti, e senza obbligo di fornirgli alcuna eccedenza di spesa.

Al Cerruti fu dato per compagno il Di Lenna, capitano del Genio, al quale era specialmente commesso l'incarico degli studi topografici"[76].

Riassumendo quanto scrive Po, il Cerruti riusciva ad ottenere concessioni di sovranità nel gruppo delle isole Batchiane e delle isole Key e delle Aru, stipulando convenzioni con i Raja locali, visitando anche alcuni punti della costa della Nuova Guinea prima di ritornare in Italia[77].

Contemporaneamente alla "missione Cerruti", anche il comandante Racchia con la *Clotilde* iniziava la campagna esplorativa con il programma concordato con il Ministero. Non era a conoscenza dell'incarico avuto dal Cerruti, ma ne venne a conoscenza per vie trasversali dalle autorità olandesi, sospettose che inviati dal governo italiano svolgessero tale attività in possedimenti sotto la tutela dell'Olanda.

L'esplorazione della *Clotilde* si svolse nella zona settentrionale del Borneo, con particolare riferimento all'isola di Balambagan, la spiaggia di Ambong, l'isola di Banguey e l'isola di Gaya, ritenuta il luogo più idoneo per impiantare la colonna.

Le trattative ed i contatti con le autorità locali mettevano in luce precedenti concessioni di sfruttamento ad un certo cittadino americano J. W. Torrey, il quale non aveva ottemperato al versamento di danaro al Sultano di Bruni.

Contattato il Govenatore inglese (il sultano non poteva cedere territori senza il nulla osta dell'Inghilterra) questi promise assistenza presso il Governo di Londra, anche se questo appoggio era inteso per una colonia commerciale e non uno stabilimento penale, in quanto la prima avrebbe potuto far concorrenza alle sistemazioni francesi in Cocincina.

Terminata l'esplorazione nell'area del Borneo il comandante Racchia riceve l'incarico di far ratificare il trattato di commercio e navigazione con il Siam, operazione a suo tempo prevista a cura del Ministro De La Tour.

La sua azione è dettagliatamente descritta sulla Rivista Marittima[78] per cui si riassume brevemente.

Il Trattato era già stato firmato a Londra il 3 ottobre 1868 dal Ministro italiano e dal plenipotenziario siamese delegato sir John Bowring.

Nel dubbio se richiedere la ratifica tra quello firmato oppure prepararne uno nuovo, il Racchia "prese ad attentamente paragonare codesto trattato con gli altri recentemente conchiusi fra il Siam e varie altre potenze europee, specialmente colla Germania, coll'Austria e più recentemente ancora con la Spagna". Pur riscontrando alcune differenze e lacune di minore entità, Racchia ritiene di "persuadere il Governo Siamese a ratificare il trattato firmato (...) ciò non ostante, attendendomi alle istruzioni impartitemi, mi preparai sin prima di giungere a Bangkok un nuovo trattato che ci assicurasse non soltanto tutti i vantaggi contenuti nel primo trattato italo-siamese ma di più ancora quelli inclusi negli altri, fra i quali, come sopra ebbi a dire, il Tedesco, l'Austro-Ungarico e lo Spagnuolo, dando al nuovo trattato quella forma e versione più conforme agli altri, giustamente supponendo che in gran parte a questo dovesse attribuirsi lo strano rifiuto del Governo Siamese di accettare quello stato fatto in Londra e firmato dal loro plenipotenziario".

Con i buoni uffici del console inglese il comandante Racchia, nella sua veste di plenipotenziario di S.M. il Re d'Italia, contatta le autorità consolari locali, è ricevuto dal Re e dalle altre autorità[79].

A favorire la vista furono due avvenimenti accaduti in Europa. l'occupazione di Roma e l'elezione a Re di Spagna del figlio secondogenito di S.M. il re Vittorio Emanuele[80].

Quando furono inviate al Racchia "le modificazioni che il Governo Siamese desiderava vedere introdotte al trattato del 3 ottobre 1868, lascio però immaginare quale si fu la mia sorpresa nel leggere tali modificazioni ed invero desse non contenevano nulla di diverso veramente da quanto stabiliva il nostro trattato e le poche aggiunte che vi si osservavano potevano benissimo sottintendersi senza perciò modificare il trattato medesimo e tanto meno potevano indurmi a prendere la risoluzione di farne uno nuovo".

Con una cerimonia ufficiale l'atto dello scambio dei trattati ratificati avviene il 1° gennaio 1871[81].

Successivamente ad uno scambio di doni viene ricevuto a bordo della *Clotilde* il secondo re con il seguito.

"Sua Maestà restò stupita ed altamente soddisfatta dell'ordine e pulizia perfetta che regnava ovunque, qualità che del resto posso con orgoglio dichiarare che fecero buona riputazione a questa Regia nave fra i legni da guerra di tutte le nazioni nella stazione della China e del Giappone dove ci troviamo ormai da 27 mesi".

Il rapporto del comandante Racchia si conclude con la descrizione del trattato:

"Il trattato è legato presso a poco sulla foggia del nostro in colori siamesi e di formato alquanto più grande, rinchiuso entro una elegante scatola fatta di prezioso legno siamese con in mezzo al coperchio un elefante in metallo dorato e di dimensioni piuttosto grandi".

Al comandante Racchia, però, era richiesta ancora una missione diplomatica: concludere e firmare un trattato di amicizia tra l'Italia e la Birmania.

Dopo uno scambio di cortesia con il Rahja di Johore, ritenuto il più filo occidentale dei potentati locali, la *Clotilde* ancorò a Rangoon il 2 febbraio 1871 e, nelle sue vesti di plenipotenziario Racchia partì due giorni dopo per Mandalay(82).

Con l'aiuto dei Missionari cattolici

"Il patto preparato dal Comandante Racchia tradotto in birmano, fu presentato il giorno 23 [febbraio 1871] al primo Ministro e discusso; compilato poi il testo definitivo con soddisfazione delle due parti contraenti se ne fecero quattro esemplari ciascuno nelle versioni italiana e birmana; e nel termine di nove giorni, impiegati per la maggior parte nei lavori di traduzione e di revisione dei testi, e nel disbrigo delle immancabili formalità, si scambiarono le firme il 3 di marzo alla presenza di tutti i Ministri birmani"(83).

Al termine dell'attività di rappresentanza la *Clotilde* diresse per l'Italia, passando per Suez e arrivando a Brindisi il 21 luglio ed infine a Venezia il 27 luglio1871.

La seconda missione del comandante Racchia nel sud-est asiatico

L'attività politico-diplomatica svolta dal comandante Racchia nel corso della sua missione, con una campagna di 40 mesi percorrendo oltre 60.000 miglia che includeva anche l'attività esplorativa nel Borneo, fu degna della massima considerazione da parte delle autorità della Marina(84) e del governo.

Rimaneva insoluto, tuttavia, il problema del possedimento oltremare per lo stabilimento della colonia penitenziaria; al Governo, come noto, erano pervenute le proposte per l'isola di Gaya, a NW di Borneo e quelle del Cerruti per isole più a levante.

Come scrive Angelini:

"Pertanto si presentava al Governo italiano del tempo l'occasione di scelta per tentare un'espansione in zone senza dubbio favorevoli per uno sviluppo marittimo e commerciale. Ma nonostante l'evidente necessità di prendere urgente decisione la strada adottata dal Governo fu quella dell'insediamento di una commissione di studio che iniziò le sue riunioni nel maggio del 1871 e che oltretutto scartò i progetti per l'Oceania e consigliò, invece di fare gli opportuni passi per l'acquisto dell'isola di Socotra, per la quale però non si potevano ugualmente ignorare gli interessi e le mire dell'Inghilterra". (...)

"Comunque l'Italia, oltre a dar seguito alla consigliata richiesta per Socotra, iniziò sotto la spinta dei sostenitori di acquisti territoriali, anche una trattativa diplomatica a Londra per ottenere il consenso all'insediamento a Borneo (...)(85).

(...) Il 27 gennaio 1872 il Governo italiano faceva il primo passo presso quello inglese per la questione dei territori del Borneo (...)(86).

Per facilitare i contatti con le autorità inglesi veniva inviato a Londra il comandante Racchia in quanto a conoscenza delle trattative intraprese a Borneo(87).

Per l'isola di Socotra, tuttavia, le trattative sono negative[88] e il comandante Racchia torna in Italia il 1° marzo 1872; ma per lui si preparano altri incarichi[89].

Le questioni per il Borneo vanno per le lunghe: il Foreign Office prende tempo in quanto deve consultare il Governo dell'India[90]; ancora all'inizio di agosto " il cavaliere Cadorna scriveva al Ministero che le pratiche da lui fatte presso i ministri inglesi per avere una risposta nell'affare dello stabilimento di una colonia italiana sulle coste di Borneo non avevano avuto alcun esito"[91], permanendo, altresì, precise riserve dell'Olanda.

Siamo praticamente alla fine del 1872 quando il Ministro degli Esteri Visconti Venosta, ragguaglia il nostro Ministro a Londra, dopo un colloquio a Roma con il Ministro inglese Sir Bartle Frere di passaggio mentre si recava Brindisi per imbarcarsi per Zanzibar[92].

Premesso che il Ministro "è una delle persone più competenti nelle quistioni della politica inglese nelle colonie indiane e (...) mostrava la più sincera e illuminata simpatia per l'Italia" il discorso di Venosta è del seguente tenore:

"(...) Noi non abbiamo alcuna volontà né alcuna ragione di mettersi ora a fare della politica coloniale. Anche uno stabilimento di deportazione non sarà forse per l'Italia un'istituzione permanente. Ma abbiamo in alcune parti d'Italia alcune piaghe sociali triste retaggio del passato. Queste piaghe vogliamo guarirle a qualunque costo – è per noi una questione di dovere e di onore nazionale. Noi non vogliamo transigere con questi disordini e rassegnarci a fare menage con essi. Abbiamo passato questi anni a fare grandi sforzi per metterci in misura di far fronte ai nostri impegni finanziari; un sentimento analogo di dovere ci impone di porre un termine alle condizioni anormali della Romagna, del Napoletano, e della Sicilia, di ristabilire colà una sicurezza pari a quella delle altre parti d'Italia e degli altri paesi civili d'Europa. Questo dovere, i giornali inglesi ce lo fanno spesso sentire in un modo certo più sincero che obbligante.

Ora, se ci ponessimo in Italia ad applicare la pena di morte con un'implacabile frequenza, se ad ogni istante si alzasse il patibolo, l'opinione e i costumi in Italia vi ripugnerebbero, i giurati stessi finirebbero o per assolvere, o per amettere in ogni caso le circostanze attenuanti.

Bisogna dunque pensare ad aggiungere alla pena di morte un'altra pena, quella della deportazione; tanto più che presso le nostre impressionabili popolazioni del mezzogiorno la pena della deportazione colpisce più le fantasie e atterrisce più della stessa pena di morte. I briganti, per esempio, che sono atterriti dall'idea di andar a finire i loro giorni in paesi lontani, ed ignoti, vanno col più grande stoicismo incontro al patibolo. (...)

Frattanto, si avvicinava l'ultimo termine per lo scambio delle ratifiche dei trattati da noi conchiusi coi Birmani e col Siam. Abbiamo dunque fatto partire il comandante Racchia. Due legni della nostra marina salperanno in questi giorni, se già non son salpati, per raggiungerlo in un porto dell'India.

Il comandante Racchia deve compiere lo scambio delle ratifiche. Egli ricevette inoltre per istruzione di procedere nelle ricerche di un luogo ove si possa opportunamente stabilire un penitenziario in qualche isola non lontana da Borneo, ma di lasciare da banda in vista del silenzio serbato dal Governo inglese, il progetto studiato dapprima e relativo a un tratto di territorio al Nord-Ovest dell'isola stessa di Borneo. (...)

Il governo olandese non ha sollevato e non poteva sollevare delle opposizioni, ma ha espresso delle inquietudini e soprattutto parve lagnarsi del silenzio che noi avevamo serbato con esso.(...)

La prego dunque innanzitutto di chiedere una risposta relativamente al territorio nord-est di Borneo risposta che, a quest'ora, non può a meno di essere pronta"[93].

Mentre le trattative londinesi proseguivano piuttosto lentamente, con l'intervento trasversale del governo olandese, il comandante Racchia, alla dipendenze del Ministero degli Esteri[94], era partito dall'Italia servendosi delle linee commerciali diretto in Birmania, Siam e Johore, quale latore della ratifica dei trattati conclusi a suo tempo e di onorificenze e doni per le autorità locali.

A Mandalay, ricevuto con tutti gli onori, fu in contatto con il Re cui consegnò notizie e disegni sull'artiglieria italiana. Da entrambi si auspicava un maggior incremento di scambi tra Birmania e Italia, considerato che quelli attuali erano effettuati da unità italiane per conto di case inglesi e tedesche. Racchia ricevette la proposta di agire quale console di Birmania in Italia, ma non fu autorizzato; riuscì ad invitare una Commissione birmana per visitare stabilimenti industriali italiani[95].

Ma la seconda parte della missione di Racchia era prettamente militare: avrebbe dovuto prendere il comando delle unità italiane *Governolo* e *Vedetta* per l'occupazione di un territorio nella zona del Borneo.

Riporta Angelini[96]:

"(...) Venne così presa in considerazione un'eventuale occupazione delle isole situate a Nord di Borneo (...)".

Considerato che Balambangan "era meschina assai sotto tutti i rapporti", rimaneva l'isola di Banguey (...)

"Quindi il 7 settembre 1872 il Consiglio dei ministri del Governo Italiano autorizza il Ministero della Marina di procedere all'occupazione dell'isola di Banguey situata a nord di Borneo".

Il *Governolo* e *Vedetta* salpano da Napoli il 19 dicembre 1872; e l'appuntamento con il comandante Racchia era previsto per il 13 febbraio a Singapore per dirigersi quindi verso Banguey[97].

Sulle unità italiane prese imbarco l'ing. Felice Giordano, "ingegnere capo delle miniere ed insigne geologo e naturalista, incaricato di ricerche geologiche e geografiche"[98].

La situazione, però, non era delle più semplici nel concerto internazionale: l'Inghilterra non si era pronunciata, l'Olanda sospettosa ed ora anche la Spagna era sul chi vive, vantando dei diritti di protezione in quell'area.

Il 20 di febbraio 1873 l'ing. Giordano, infatti, informava il Ministero degli Esteri "pare positivo che Banguey sia sotto il protettorato del Sultano di Sooloo il quale è a sua volta sotto certi rapporti vincolato alla Spagna"[99].

Il console italiano a Singapore, inoltre, informava il Ministero che l'arrivo del comandante Racchia e delle due unità da guerra italiane "avevano modificato in senso restrittivo l'intendimento in faccia all'accoglienza poco favorevole dimostrata dai Governi dell'Inghilterra e dell'Olanda"[100].

Il 13 febbraio il Ministero della Marina aveva comunicato al comandante Racchia: "Parta appena pronto col *Governolo* Borneo, lasci *Vedetta* Singapore aspettare istruzioni spedite posta, non occupi definitivamente né ufficialmente Banguey limitandosi compiere studi se conveniente fondarvi colonia commerciale o penale, ritorni Italia, lasciando istruzioni minuziose comandanti"[101].

A sua volta il Ministro degli Esteri Venosta in data 3 marzo 1873 scriveva al console italiano di Singapore:

"(...) Come Ella saprà, gli sguardi nostri da ultimo si erano rivolti su alcune isole al Nord del Borneo, e su un territorio a Nord-Ovest di quel continente, che i rapporti del comandante Racchia designavano appropriati allo scopo e che il sultano di Bruni attuale possessore sarebbe stato disposto a cedere all'Italia; si sperava inoltre che l'Inghilterra e l'Olanda padrone di altri territori in quelle regioni non avrebbero fatto opposizione allo stabilimento progettato. Non è mestieri che io segnali a V.S. come questa ultima circostanza fosse essenziale per noi. Egli è infatti evidente che, date le condizioni attuali una colonia nascente in paesi così lontani ed inospitali non solo non potrebbe solidalmente attecchire a dispetto dei più importanti vicini, ma neppure quasi il potrebbe senza il loro concorso volenteroso; il contegno delle Autorità inglese e olandese verso la nuova colonia, l'aiuto più o meno prontamente prestato in caso di bisogno, il trattamento delle nostre navi nei loro porti, le provviste di combustibili, sostanze alimentari, attrezzi ecc. per i coloni sono tutte circostanze in cui il mal volere anche non palese dei vicini Governi coloniali basterebbe di per sé a crearci gravissimi imbarazzi (...).

In tale stato di cose, il Governo del Re il quale è alieno non solo dal procurarci alcuni imbarazzi internazionali per questo affare delle colonie, ma desidera invece procedere in esso d'accordo colle potenze amiche interessate, ritenne che non convenisse addivenire a nessun atto di natura a pregiudicare la quistione, prima di aver scambiato in proposito le sue idee colle potenze stesse. Perciò ho spedito al commendatore Racchia il telegramma che Ella conosce e col quale gli era data istruzione di far ritorno in Italia, e di inviare il *Governolo* e la *Vedetta* verso le isole del Nord di Borneo in missione di semplice esplorazione"[102] (...).

Siamo ormai agli sgoccioli. Il Racchia in data 17 febbraio 1873 aveva ragguagliato dettagliatamente il Ministro della Marina; in una lettera indirizzata alla moglie scrive, piuttosto rammaricato:

"Aspetto l'arrivo qui dei due legni *Vedetta* e *Governolo* (...) assai probabilmente partirò col postale che muoverà da qui il venturo 6 marzo per l'Italia, giacché ormai nulla mi resta da fare qui dopoché il Governo non è disposto ad occupare nessuna terra". (...)

Accennando ad articoli di stampa contrari all'intervento italiano nella regione che fece irrigidire il governo inglese, Racchia conclude:

"Tutto questo in gran parte è frutto della negligenza dei nostri uomini in Italia e dell'imperdonabile leggerezza ed imprudenza della stampa italiana (...) tanto vale fare un'onorata ritirata prima che in un modo qualunque sia impegnata la responsabilità del Governo e la dignità della Bandiera (...). Probabilmente al mio ritorno in Italia si sarà un pò seccati con me, ma poco importerà, giacché avrò la coscienza di aver fatto il mio dovere".

Il comandante Racchia rientrò in Italia il 7 aprile 1843; non aveva ancora 40 anni!

Nello stesso giorno del rientro di Racchia in Italia, il Ministro italiano a l'Aja, Bertinatti, comunicava al Ministro degli Esteri che, a proposito dello Stabilimento italiano nella regione del Borneo "qui si è disposti ad entrare in qualche trattativa con noi onde agevolarci lo scopo che ci preoccupa, ed a farci eventualmente, qualche proposta anche più larga". (...) Nella comunicazione[103] si accennava anche alla possibilità di inviare Racchia in Olanda, considerato che era a conoscenza del problema.

Il Ministero degli Esteri, però, riteneva opportuno rinviare le conversazioni.

Si può concludere con le parole di Angelini:

"Si concludeva così definitivamente, anche sul piano diplomatico, e senza possibilità di riprese future, il tentativo di un insediamento coloniale nell'arcipelago malese[104].

Un giudizio conclusivo sull'iniziativa deve tener naturalmente conto della intera situazione storica del periodo e così va ancora rilevato che per l'Italia non esistevano, sia sul piano interno che su quello internazionale, le necessarie opportune condizioni per una politica di espansione oltremare.

Tuttavia nel fallimento del più importante tentativo coloniale operato nel ventennio successivo all'Unità non possono essere considerate come secondarie le responsabilità del Governo. La impreparazione dimostrata in tutte le fasi del progetto da quella di studio a quella della trattativa diplomatica ed infine a quella della esecuzione ebbe peso rilevante nell'insuccesso di una iniziativa che già dall'inizio si presentava certamente non facile da realizzare.

Una somma di condizioni e circostanze gravarono negativamente sui propositi italiani; le incertezze ed i tentennamenti del Governo fecero il resto.

In definitiva la storia di quell'impresa riflette l'Italia del tempo, con la precarietà della sua posizione internazionale, con le immaturità della sua compagine nazionale e della struttura statuale, con la indecisione dei suoi dirigenti"[105].

Nonostante ciò, non si può fare a meno di considerare che i viaggi della *Magenta*, della *Clotilde*, del *Governolo* e della *Vedetta*, sia come imprese marinare dei rispettivi comandanti, che le missioni politico-diplomatiche e commerciali, a cui si devono aggiungere gli apporti scientifici sul piano naturalistico ed idrografico, sono avvenimenti scritti in modo decisamente significativo nella giovane storia del Regno d'Italia che, completata la sua unità con la occupazione di Roma, si stava incamminando verso traguardi che dovevano portarlo allo stesso livello delle altre nazioni europee.

NOTE

(1) Le note di navigazione dei comandanti (condizioni del mare, del vento, temperatura ecc.) di un secolo e mezzo addietro sono pienamente valide anche per gli skippers di oggi impegnati in regate di tipo sportivo con imbarcazioni decisamente differenti.

(2) Nel descrivere il passaggio del corteo del *Daimio*, il professor Giglioli, imbarcato sulla *Magenta* scriverà ricordando il "caso fortuito che nella seconda metà del XIX secolo mi aveva concesso di vivere alcuni istanti in pieno medioevo".

Vedasi, per quanto concerne la modernizzazione del Paese, quanto riporta il comandante Accinni, del *Governolo* nel vol. I della *Storia delle Campagne Oceaniche*, cap. VIII, p. 192-193.

(3) Ludovica de Courten, *La Marina Mercantile Italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, Finanza e Trasporti Marittimi*; Bulzoni Editore, Roma, 1989, p. 47-49, e note relative.

(4) M. Silvestri, *Il primo cinquantennio (1861-1914)*; Editoriale Nuova, Milano, 1981, p. 50.

(5) Per uno studio sulla popolazione europea, vedasi: M. W. Flinn, *Il sistema demografico europeo (1500-1820)*, Il Mulino, Bologna, 1983.

Per l'emigrazione europea verso gli Stati Uniti, vedasi P. Villani, *Trionfo e crollo del predominio europeo XIX-XX secolo*; Il Mulino, Bologna, 1983; cap. III, par. 9, *Crisi agraria ed emigrazione*, p. 69-70, ed in particolare il grafico della fig. 5, tratto da Reinhard e altri, *Storia della popolazione mondiale*, Latenza, Bari, 1971.

Villani afferma che "(...) dei 55 milioni di europei emigrati in oltre un secolo, dal 1821 al 1924, ben 21 milioni partirono tra il 1870 e il 1900 (...). Soltanto dall'Italia tra il 1876 e il 1918 si ebbero in totale 14 milioni di espatri".

(6) M. Silvestri, cit., p. 50.

(7) R. Romeo, *Cavour e il suo tempo 1842-1854*. Vol. II, Laterza, Bari, 1984, capp. V e VI.

(8) La civiltà moderna era considerata dal Papa madre e propagatrice feconda di infiniti errori e di interminabili mali; citato da I. Montanelli, *L'Italia del Risorgimento (1831-1861)*; Rizzoli, Milano, 1972, p. 652.

(9) Per la situazione italiana in confronto alle potenze europee ed il problema del riconoscimento del nuovo Regno, e per gli sviluppi della politica estera dell'Italia nel concerto europeo nei tentativi di soluzione per il problema di Venezia e Roma, vedasi quanto scrive

Federico Curato nei saggi *I primi passi dell'Italia nella politica internazionale* e *La politica estera del primo Ministero Ricasoli*, pubblicato rispettivamente su "Il Politico", n. 1, 1955 e "Rassegna storica toscana", a. IX, n. 1 gennaio-giugno 1963, raccolta ora nel volume *Scritti di storia diplomatica*, Giuffrè Editore, Milano, 1984, p. 271-349.

(10) Silvestri, cit., p. 53.

(11) Vedasi Silvestri, cit. p. 50-57. "Per ovvie ragioni l'anno più pesante fu il 1866, durante il quale, a fronte di 617 milioni di entrate, si registrarono uscite per 1338 milioni con un disavanzo del 117%.

(12) De Courten, cit., p. 35-36: Vedasi anche il giudizio su N. Bixio che ne dà il Croce in "Storia d'Italia dal 1871 al 1915", Laterza, Bari, 1962, p. 2-3.

Sull'attività marittima pre-unitaria è interessante il volume di P. Manuele, *Il Piemonte sul mare* Edizioni L'Arciere, Cuneo, 1997. Altra fonte adeguata per conoscere l'attività marittima pre-unitaria è il volume di D. Sertorio, *Vele Sarde nel mondo (1838-1854)*, Edizioni Tigullio, S. Margherita Ligure, 1997.

Numerosi dati sulla marina velica genovese si possono trovare nel volumetto *Velieri di Camogli* pubblicato a cura del Museo Marinaro 'Gio Bono Ferrari' dalla Sagep, Genova, 1997. Per conoscere la strumentazione del tempo, vedasi *Gli strumenti dei velieri di Camogli*, a cura di Pro Schiaffino, per lo stesso Museo, Nuova Editrice Genovese, 1993.

(13) Croce, *Storia d'Italia*, cit., p. 5-6.

(14) Come riporta Manuele, cit., p. 136, "Fin dai tempi di Emanuele Filiberto, la lingua ufficiale del Regno di Sardegna e della Marina era l'italiano, lingua nella quale di norma erano scritte le leggi. Poiché la maggioranza della nobiltà e della borghesia, e quindi anche degli ufficiali di Marina, conosceva meglio il francese dell'italiano, i regolamenti, le ordinanze e la corrispondenza a carattere pubblico erano redatti indifferentemente nelle due lingue, accomunate dalla presenza di frequenti errori di sintassi e d'ortografia.

"Col passare degli anni l'italiano prese il sopravvento fino a soppiantare quasi del tutto il francese all'epoca di Carlo Alberto. Per quanto riguarda la lingua parlata, a bordo delle navi gli ordini di manovra venivano dati in francese, ma l'idioma che permetteva a tutti di comunicare era il dialetto genovese, lingua madre di gran parte dei marinai che veniva ben presto imparata dagli ufficiali e dai sottufficiali provenienti dalle altre parti del Regno. Il linguaggio di bordo, coma narra Vecchj, senza essere pudico, era in generale pulito: la bestemmia venne introdotta solo nel 1860 dalle leve toscane e romagnole; il turpiloquio l'anno seguente da quelle napoletane".

Ancora nel 1838, da Genova si scrive a Torino, ma in francese, per conoscere quale nome dare alla corvetta in costruzione e prossima al varo al cantiere della Foce, e che sarà poi l'*Aquila*. Non è fuori luogo ricordare che anche Cavour, Ministro della Marina dopo il 1848, si rivolgeva all'ammiraglio d'Anvare, f.f. di Comandante Generale della R. Marina, scrivendogli in francese. (...)

Per quanto riguarda gli ordini di manovra a bordo delle navi, il comandante Persano (...) era uno dei pochi, se non il solo, o almeno un precursore, che li dava in lingua italiana". (Vedasi T. Moro), *La Campagna navale della Marina Sarda in Adriatico negli anni 1848-1849* relazione presentata al Convegno di Storia Militare *Adriatico 1848: ricerca e significato della contrapposizione marittima*, Venezia, 25 settembre 1998.

(15) A.V. Vecchj, *Storia generale della Marina Militare*, Livorno, 1915, vol. III, p. 309.

(16) Per la presente relazione si sono consultati i volumi pubblicati dei Documenti Diplomatici Italiani (in avanti D.D.I.) ma non i documenti dell'Archivio Storico del Ministero degli Esteri; la consultazione dei documenti è stata fatta solamente per quelli conservati presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, come sarà specificato più avanti.

(17) Vedasi, però, le lettere datate rispettivamente 21 e 23 maggio 1864 indirizzate da Parigi al Ministro degli Esteri Visconti Venosta, che trattano della crisi ministeriale francese e della favorevole impressione suscitata in Francia di un discorso del Ministro, ma non fa alcun accenno ai funzionari giapponesi. DDI, I, 4°, doc. 750, 751, 754, 756.

(18) La documentazione sul viaggio della *Magenta* è contenuta in archivio U.S.M.M., busta 2184, naviglio militare. È utile, altresì, consultare la patrica personale del comandante Arminjon.

(19) La documentazione relativa all'attività della *Clotilde* e del suo comandante, nelle varie fasi della missione, è conservata in archivio U.S.M.M., buste 105, 108 della raccolta di base e 2196, naviglio militare. Anche in questo caso è utile la consultazione della pratica personale del comandante Racchia.

(20) U.S.M.M., *Storia delle Campagne oceaniche della R. Marina*, vol. I, ristampa 1992, cap. V, "Campagna in Estremo Oriente della R. Corvetta ad elica *Principessa Clotilde* (1868-1871)", p. 87.

(21) Nel 1861 Napoleone III aveva regalato un quantitativo di seme giapponese alla Società di Agricoltura, che lo aveva distribuito ai vari produttori italiani. I sorprendenti risultati ottenuti fecero volgere tutte le speranze dei coltivatori verso l'Estremo Oriente, ma la cosa non appariva di facile soluzione.

Scrive il Giglioli che "si erano fatti tentativi inutili con seme proveniente dall'Anatolia, da Bucarest, dalla Macedonia e dalla Persia; ed intanto la malattia minacciava di completa distruzione quell'importantissimo ramo dell'industria nazionale, principale ricchezza di molte nostre province. Le sete grezze del Giappone e della Cina, importate in America, in Inghilterra e Francia, stabilivano una concorrenza rovinosa, bisognava quindi affrettarsi a trovare un rimedio al male...".

(22) Vedasi in *Appendice 1* la lettera del Negri al Ministero degli Esteri, in data 22.5.1864.

(23) Nelle *Appendici 2-4* sono riportate le trascrizioni delle risposte del Ministero del Commercio e della Camera di Commercio di Genova ed il riassunto di quelle degli altri enti.

(24) Vedasi la "scheda" dell'Unità nell'*Appendice 5*.

(25) Vedasi il profilo del comandante Arminjon nell'*Appendice 6*. Sull'attività dell'Arminjon successivamente al viaggio della *Magenta* vedasi anche R. Nassigh, *La Marina Italiana e l'Adriatico*, U.S.M.M. 1998, p. 10 e seg.

(26) Vedasi, in *Appendice 7*, i profili del personale civile imbarcato.

(27) Vedasi, in *Appendice 8*, le "Istruzioni per la *Magenta* inviata nelle acque della Cina e del Giappone". Archivio U.S.M.M., busta 2184 naviglio militare, R. Nave *Magenta*.

(28) Così Giglioli descrive un colpo di mare durante la tempesta del 12 febbraio:

"Mentre si stava pranzando nella camera del Consiglio, per un improvviso e forte colpo di rollio, la tavola, sebbene assicurata con viti, si capovolse con tutto ciò che vi era sopra; gli ufficiali ebbero rotte quasi tutte le loro stoviglie, e rimasero con 12 piatti e 4 bicchieri. Nei camerini di chi non aveva avuto cura di assicurare bene ogni cosa, regnava il caos. Il bestiame imbarcato ebbe molto a soffrire, e varie pecore, cadendo nel boccaporto di poppa, comparvero nel quadrato degli ufficiali, ove tutto era sottosopra: frantumi di piatti, bicchieri, bottiglie e altri mobili erano sbalzati da destra a sinistra e viceversa, in mezzo ad ondate di un liquido composto di acqua di mare e del contenuto di circa un migliaio di uova, che si stavano ponendo sotto calce in un barile al momento che cominciò la bufera: grave perdita per la gamella degli ufficiali, al principio di una sì lunga traversata".

(29) Giglioli così riporta la peculiarità di alcune specie di volatili:

"Era una cosa prodigiosa, e non ho mai assistito ad un simile spettacolo: da mane a sera le manovre della *Magenta* formicolavano di uccelli di molte specie, che si lasciavano prendere con le mani [...].

Le varie specie giungevano contemporaneamente in piccoli stormi, rare volte apparivano individui isolati: quasi sempre ve nerano molte contemporaneamente sul bordo, e siccome talvolta venivano anche uccelli da preda, gli uccelletti si rifugiavano allora in basso, in batteria, nei camerini. Un giorno ero a colazione nella sala consiglio e vidi arrivare sulla tavola quattro ciuffoletti scarlatti, uno dei quali si mise a bere nel mio bicchiere, tre lodole e due cutrettole; andai in coperta per accertare le ragioni di quella visita e trovai le sartie ed i pennoni coperti di grossi gufi, che continuavano a giungere in piccoli branchi; mezz'ora dopo ne contai 45 sul bastimento e molti altri volavano attorno".

(30) Vedasi quanto scrive sulla tratta dei "coolies" Lovere di Maria in "Rivista Marittima", maggio 1872, p. 565.

(31) In realtà la "fiamma" è l'insegna di comando di un ufficiale: è costituita da una bandiera navale di forma triangolare con la inferitura di una decina di centimetri ed i lati lunghi circa un metro. Al rientro di una campagna è consuetudine farla proporzionale alle miglia percorse. Nel 1956-57 il Montecuccoli rientrò dalla campagna d'istruzione della Accademia Navale dopo aver fatto il giro del mondo con una fiamma che arrivava a mare oltre la poppa.

(32) Si pensi solo alla occupazione di Roma e all'apertura del Canale di Suez.

(33) Vedasi A. Capone, "Destra e Sinistra da Cavour a Crispi", UTET, Torino, 1981, 1ª Ed. Tea, 1996, p. 42.

(34) "L'opinione pubblica internazionale ne dubitava. Stranieri, anche colti, che pur dicevano di amare l'Italia, erano convinti della incapacità degli Italiani, per ignavia e per tabe ereditaria, a rendere effettivamente viva e vitale la loro unità politica nazionale. Uno storico tedesco, Enrico Treitsche, poco tempo dopo la proclamazione del Regno d'Italia, scriveva: «Questa nazione di vivo ingegno passava nel mondo per un popolo servile, ricco di spirito e di perfidia, incapace di libertà civile. Ogni anno migliaia di forestieri percorrevano la penisola, e si formavano un giudizio della marmaglia di mendicanti, facchini e ciceroni che li assediava, mercanteggiando. Essi venivano nella terra del mirto e dell'arancio per riposare dei loro gravi pensieri, per ammirare lo splendore della natura e dell'arte antica. Nessuno aveva occhi per la realtà del terribile presente italiano».

Terribile presente invero: le difficoltà tra cui il nuovo Regno venne a trovarsi erano enormi: occorreva unificare esercito, marina, dare unità amministrativa, uniformare i vari debiti pubblici, provvedere al gravissimo stato finanziario, opporsi alle forze reazionarie, calmare il malcontento per il nuovo ordine delle cose, né solo dei fedeli del vecchio regime, ma di quanti si illudevano, ad un tratto, di vedere accontentati tutti, sanato tutto. Né minori erano le difficoltà in politica estera. L'isolamento politico-militare del Regno si era fatto pericoloso: la Francia appariva nemica; l'Austria montava la guardia sul Mincio".

N. Roddico, *Storia degli Italiani*, Sansoni, Firenze, 1964, p. 868.

(35) A. Capone, cit., p. 61.

(36) A. Capone, cit., p. 59.

(37) Lettera riservata, prot. 457 in data 10.8.1868, oggetto: "Colonia penitenziaria", a firma Menabrea.

(38) "Stanley n'a dit nè oui ni non quant á la deportation". Vedasi DDI, 1ª s., vol. 9° doc. 631 e 643.

(39) DDI, 1ª s., vol. 10°, doc. 523; lettera in data 16.9.1868; e doc. 735.

(40) DDI, 1ª s., vol. 10°, doc. 734; lettera in data 10.12.1868.

(41) Vedasi in *Appendice 9* la "Scheda dell'unità".

(42) Vedasi in *Appendice 10* il profilo del capitano di fregata Racchia.

(43) Il dettaglio dell'itinerario in U.S.M.M., "Le Campagne oceaniche", cit., p. 123-124.
Prima della partenza era stato necessario definire il caso di un possibile "passeggero civile", Giorgio Maria Zezon.

(44) Lettera prot. 32300/2792 in data 12 agosto 1868, Riservata, a firma Riboty.

(45) Lettera riservata, prot. 490 in data 21 settembre 1868, a firma Menabrea; oggetto: Colonia penitenziaria.

(46) Lettera 37410/3210, Riservata, in data 24 settembre 1868 a firma Riboty.

(47) Prot. n. 92 Riservata spedita da Symon's bay (Capo di Buona Speranza) il 14.8.1868 e pervenuta il 27 settembre.

(48) Lettera prot. 37981/3254 in data 29 settembre 1868 indirizzata al comandante Racchia ad Hong-Kong.

(49) Lettera prot. 529 in data 7 ottobre 1868, Riservata.

(50) Lettera prot. 101 in data 12.10.1868 da Singapore pervenuta il 5 novembre.

(51) Lettera prot. 3638, Riservatissimo confidenziale in data 5.11.1868.

(52) Lettera prot. Serie Politica n. 12, Reg. Giappone in data 11.11.68 pervenuta il giorno 14. Sul foglio l'annotazione: "Al comandante *Clotilde* per sua norma", siglata dal Ministro.
Viene scritto al comandante Recchia in proposito con prot. 3719 confidenziale, in data 14.11.1868 indirizzando a Yokhama, con riferimento alla lettera prot. 101. (v. nota 50).

(53) La lettera del Ministero degli Esteri (con intestazione in francese!) prot. 14 Reg. Giappone, riservata, è datata 6 gennaio 1869 e fa riferimento alla lettera 49148/4096 della Marina con la quale veniva probabilmente comunicato la possibilità di una esplorazione nel Borneo.

(54) Copia di lettera, senza protocollo, a firma Menabrea.

(55) Lettera prot. 159, Riservata, in data 18 gennaio 1869.

(56) Lettera "urgente e Riservata" in data 23.2.1869, n. 2 del Reg. Danimarca.

(57) Lettera prot. 466, Riservata, in data 27.2.1869.

(58) Lettera prot. reg. Danimarca, n. 7, in data 19.3.1869. Nel riferimento, oltre alla lettera 466, di cui alla nota precedente si cita anche una, prot. 616, non reperita nel carteggio.
A mano sul primo foglio, c'è la nota "Non vi è alcun uffiziale che sia nel caso di dare ragguagli sulle condizioni delle isole Nicobar".

(59) Allegato alla lettera del Ministero vi è un "estratto" costituito da una comunicazione in data 7 marzo 1869 del Ministro del Re a Copenhagen al Ministro degli Affari Esteri in Firenze, relativa alle isole Nicobare. Come scrive Rati Opizzoni.
"(...) L'isola di Nicobar è molto stretta e può avere dodici leghe di lunghezza. Essa fa parte di un arcipelogo composto da due o tre altri isolotti molto più piccoli. La sua apparenza è triste e malinconica, il suolo montagnoso, paludoso e tutto coperto da fortissima foresta, è piuttosto percorso che abitato. Le folte foreste, le piogge continue da monsone sud-ovest, l'umidità eccessiva sotto un sole tropicale vi causano delle continue malattie che in poco tempo vi sterminano gli europei non solo, ma gli Indiani stessi e gli abitanti indigeni dell'Isola. I quali lasciando alla natura la cura di provvedere al loro sostentamento, la fame vi mena poi stragi frequenti che li rende presso a poco antropofagi, a quel che mi si disse.

La sola importanza di questo gruppo di Nicobar si è una relativa importanza geografica. Questo gruppo delle isole Nicobar è il passo naturale dei vascelli che dal Golfo del Bengala devono traversare lo stretto di Malacca per rendersi alle Filippine od al Mare della Cina. Ora l'isola di Nicobar vi presenta appunto una baja delle più sicure e delle più spaziose che si conoscano in quei paraggi.

Il Nicobar non costò mai grande spesa all'erario Danese per la ragione che non vi spese danaro di rilievo onde costituirvi qualche cosa. Nell'anno 1831 od in quel torneo, il Governo Danese deve aver cercato di fare qualche cosa a detto scopo, preparando una spedizione sulla costa Coromandel, nella sua piccola fattoria (comptoir) di Franquebar che allora apparteneva ancora alla Corona Danese. Ma la prova ne deve essere stata ben poco soddisfacente. Infatti nel 1846 partì da Copenhagen la "Galatea" con incarico al comandante di osservare attentamente se si poteva tirar qualche partito dal possesso di Nicobar ed in caso negativo di ritirare la bandiera danese. Il comandante accompagnato da scienziati che si trovavano col suo Stato Maggiore, si fermò al Nicobar, osservò il tutto e conchiuse che il più spiccio si era di ritirare la bandiera della Danimarca. Ciò dimostra che il Governo Danese si convinse che il Nicobar non gli serviva a nulla. E pochi anni dopo, cioè dieci anni sono, il Governo Danese vendè all'Inghilterra la stessa fattoria di Franquebar e non si occupò più né punto né poco del Nicobar.

Naturalmente la pirateria vi continuò in proporzioni crescenti, tanto più che il Nicobar è separato da un canale di sole trenta leghe dall'arcipelago d'Andaman i cui abitanti sono i più feroci pirati che si conoscano. Il Nicobar era diventato il loro asilo di preferenza. Gli interessi inglesi ne soffrivano ed il Governo inglese dovette intervenire. Ultimamente, pertanto il Gabinetto di Londra interpellò il Governo Danese per sapere se il Nicobar era sempre un possesso danese ed in tal caso osservò che se il Governo Danese non s'incaricava di mantenere l'ordine nei paraggi del Nicobar, se ne sarebbe incaricato egli stesso perseguitandovi i pirati non solo in mare, ma esercitando la sua azione anche sul territorio dell'isola. Il Governo Danese cominciò col rispondere che nel fatto egli aveva abbandonato il gruppo del Nicobar sin dal 1846 e che del resto per terminar ancor meglio il tutto egli era pronto a cedere il Nicobar all'Inghilterra per un vilissimo prezzo. Il Gabinetto di Londra rispose che non intendeva spendere neppure un biardo per fare tale acquisto, ma che renderebbe responsabile il Governo Danese sia delle spese che l'Inghilterra dovrebbe fare per tutelare la sicurezza compromessa dallo stato in cui trovavasi il Nicobar, sia per indennizzare gli interessi particolari dei sudditi inglesi che fossero lesi per detta causa. In allora il Gabinetto di Copenhagen dichiarò che l'Inghilterra poteva considerare il Nicobar come "res nullius" e che per conseguenza poteva esserne il primo legittimo occupante. Probabilmente il B.ne Bille Brahe avrà omesso queste ultime fasi.

Mi sono informato da questa Legazione inglese, senza annettere importanza alla mia quistione, se l'Inghilterra avesse diggià fatto occupare effettivamente le isole abbandonate dai danesi. Dalla risposta devo arguire che l'occupazione non ha ancora avuto luogo ...".

(60) Lettera prot. 684 Riservata in data 23.3.1869.

(61) Risultano presenti quattro bozze di lettere (tre datate aprile, ed una 19 aprile) con istruzioni per il comandante Racchia. Su tutte, però, è aggiunta la nota "Non spedita" e su quella del 19 aprile "non ancora spedita".

(62) Lettera prot. 1418, Riservata, in data 13 giugno 1869.

(63) Non sono state reperite nella raccolta..

(64) Lettera 26933/1838 in data 27.7.1869; vedasi, per la proposta, la lettera del 27 febbraio.

(65) Lettera prot. 2023 Riservata in data 13 agosto 1869.

(66) Lettera Reg. Giappone n. 6 in data 18 agosto 1869.

(67) Lettera prot. 30507/2134 in data 23 agosto 1869.

(68) Vedasi il cap. V del volume I delle *Campagne oceaniche*, cit. p. 101-105.

(69) Lettera prot. 31591/2232 in data 2 settembre 1869.

(70) Lettera prot. 94912/2476 Riservata in data 28.9.1869.

(71) Lettera prot. 1984 in data 5 ottobre 1869; oggetto: "Ratifiche del Trattato col Siam".

(72) Lettera prot. 2619, Riservato, in data 13 ottobre 1869, indirizzata alla *Principessa Clotilde* a Yokohama e a Hong-Kong.

Viene informato il Ministero degli Esteri e richiesto di inviare le istruzioni a Saigun "dove con più facilità che non a Singapore le sarebbero recapitate".

Il Ministero degli Esteri prende atto e risponde in merito con prot. 2071 in data 16 ottobre 1869.

(73) Lettera 2664, Riservato in data 30 ottobre 1869.

(74) È il n. 239, Riservato, da Yokohama.

(75) G. Po, *Il giovane Regno d'Italia alla ricerca di una Colonia oceanica*, in "Nuova Antologia", s. VII, vol. CCLVII, gennaio-febbraio 1928.

Evidentemente il Po ha consultato documenti dell'Archivio del Ministero degli Esteri o di altra fonte, in quanto nulla di quanto riguarda il Cerruti è conservato nell'archivio dell'U.S.M.M.

Vedasi anche, dello stesso Po, l'articolo pubblicato sulla "Rivista Marittima", a. LXXV, nn. 1-2, gennaio-febbraio 1942: *Partecipazione della Marina Italiana ai tentativi fatti dall'Italia per la istituzione di una colonia nell'Arcipelago di Borneo (1869-1873).*

Sull'argomento, oltre a quelli citati, vedasi anche: S. Angelini, *Il tentativo italiano per una colonia nel Borneo (1870-1873)* in "Rivista di Studi Politici internazionali", XXXIII, n. 4 ottobre-dicembre 1966, p. 526-579. In questo articolo ci citano documenti conservati nell'archivio del MAE e corrispondenza del comandante Racchia al Ministro degli Esteri.

Infine, ultimo in ordine di pubblicazione, F. Ceccarelli, *L'espansione coloniale italiana nell'Oceano Pacifico; Storia di un tentativo mancato*, in "Bollettino d'Archivio" dell'U.S.M.M., a. III, dicembre 1989. L'autore non dice niente di nuovo in quanto si rifà ai lavori del comandante Po.

Per quanto concerne l'esplorazione alla zona del Borneo vedasi, F. Giordano, *Una esplorazione a Borneo* in "Bollettino della Società Geografica Italiana", a. VIII, vol. XI, 1874, pp. 182-216. L'esplorazione si riferisce al 1873.

(76) Il comandante Po nei suoi scritti riporta anche il rapporto del Cerruti, non reperito nei documenti dell'Archivio U.S.M.M.

(77) La missione Cerruti si svolse dal 13 novembre 1869 con partenza da Singapore con lo schooner *Alexandra* noleggiato ed ebbe termine il 10 aprile 1870. Vedasi DDI, 2ª, 4°, d. 24.

(78) *Di una missione italiana al Siam*; (Relazione del Comm. Racchia comandante la R. Corvetta *Principessa Clotilde*), "Rivista Marittima", aprile 1871.

(79) Leggasi della cerimonia nella relazione di Racchia.

(80) "Io rimasi sbalordito del magico effetto che nell'Estremo Oriente, al Giappone come in Cina e al Siam, produsse sulle alte classi della Società l'occupazione di Roma per parte dell'Italia".

(81) "Rivista Marittima", aprile 1871, pp. 375-376. Al Racchia venne consegnata la decorazione siamese dell'ordine del Chulagura-Bom e la relativa pergamena.

I dignitari siamesi, sia il primo che il secondo re, portavano decorazioni europee.

Al reggente il Racchia fece dono "di una bella fotografia di S.M. il Re d'Italia e di una grande medaglia d'oro con l'effige della prelodata Maestà".

(82) Vedasi la descrizione del viaggio in U.S.M.M., *Storia delle campagne...*, p. 116-117. Il Racchia fu ricevuto con una fastosa manifestazione.

(83) Ivi, p. 117. Nell'occasione il comandante Racchia nominò il padre Andreino, della missione cattolica, console di 3ª classe a Mandalay, divenendo, così, "il primo rappresentante estero presso il governo birmano dopo l'agente politico inglese".

(84) Il Ministro della Marina, Acton, elogiò pubblicamente il comandante Racchia, con uno speciale ordine del giorno. In data 17.9.1871 fu promosso capitano di vascello di 2ª classe con decorrenza 1.10.1871. Fu decorato con la medaglia di Commendatore dell'ordine della corona d'Italia con RD 27.7.1871 in considerazione di particolari benemerenze. Con DM 11.8.1871 n. 7894/2916, Div. 1ª, Sez. 2ª "gli si tributano i meritati elogi per il modo veramente commendevole col quale disimpegnò l'incarico di comandante della Corvetta *Principessa Clotilde* di stazione nei mari dell'Indocina, ed adempiendo a difficili e delicatissime missioni diplomatiche in quelle orientali regioni".

(85) Vedasi la comunicazione in data 16.1.1872 del Ministro degli Esteri V. Venosta a Cadorna, Ministro a Londra, in DDI, 2ª, 3°, doc. 300, ma anche il doc. 282.

(86) Non si poteva escludere, però, l'intervento dell'Olanda. Ivi, doc. 325, 340; DDI, 2ª, 4ª, doc. 211.

(87) DDI, 2ª, 3°, doc. 311, e, per l'attività di assistenza, doc. 344.

(88) Ivi, doc. 496.

(89) Nell'informare il Ministro degli Esteri Cadorna scrive "Non posso astenermi dall'esprimere all'Eccellenza vostra la mia compiacenza dell'aver avuto occasione di conoscere questo distintissimo ufficiale della Vostra Marina Militare e di apprezzare anche le qualità dell'animo suo che tanto lo distinguono".

(90) Lettera n. G 908 in data 26.3.1872 da Londra al Ministero degli Esteri con allegata nota del F.O. in data 23 marzo, a firma Grenville.

(91) DDI, 2ª, 4°, doc. 69, 88, doc. 211.

(92) Ivi, doc. 235.

(93) La risposta di Cadorna in, ivi, doc. 271. Oltre a rappresentare a Grenville quanto trasmesso dall'Italia (il Ministro inglese disse: Non sarebbe meglio portare i malfattori italiani del sud a scontare la pena nel nord d'Italia, e viceversa?) Cadorna riferisce che Grenville "temeva che le difficoltà che aveva incontrato la stessa Inghilterra avrebbero attraversato anche il nostro proposito. Ad ogni modo egli mi disse che doveva parlarne con i suoi colleghi del Ministero".

(94) In missione di Regio Servizio per conto del Ministero degli Affari Esteri per disposizione ministeriale 14 dicembre 1872, come si legge sul documento matricolare.

(95) Vedasi, DDI, 2ª, 5°, doc. 428, 443, nonché Angelini, p. 539, n. 31.

(96) Angelini, cit., p. 552. Per l'occupazione di Banguey il documento citato è il "Verbale del Consiglio dei Ministri del 7 settembre 1872, in carte G. Lanza, pubblicate da C.M. De Vecchi di Val Cismone, Torino, 1935, vol. VIII, appendice, p. 673". Ivi, p. 553, n. 54.

(97) Vedasi il cap. VIII del volume dell'U.S.M.M., *Le Campagne oceaniche...*, cit., p. 169-233, "Campagne d'oriente della R. Corvetta a Ruote *Governolo* e del R. Avviso *Vedetta* (1872-1874)".

(98) Vedasi F. Giordano, *Una esplorazione a Borneo* in "Bollettino della Società Geografica Italiana", a. VIII, vol. XI, 1874, p. 182-216.

(99) Angelini, cit., p. 570.

(100) DDI, 2ª, 4°, doc. 436, 452.

(101) Lettera n. 9 in data 17.3.1873 da Singapore al Ministero della Marina.
Circa l'attività della *Governolo* a Borneo, vedasi, *Le Campagne oceaniche,* cit., p. 185-190, dove si disquisisce anche sul territorio ceduto al Torrey.

(102) DDI, 2ª, 4°, doc. 392.

(103) DDI, 2ª, 4°, doc. 448.

(104) Il comandante Racchia riteneva, però, che mai le potenze egemoni della regione (Gran Bretagna, Olanda e Spagna) avrebbero permesso un insediamento commerciale-penitenziario italiano.

(105) Angelini, cit., p. 579.

ELENCO DELLE APPENDICI

Appendice 1. Lettera di Cristoforo Negri, Ministro italiano a Parigi al Ministro degli Esteri, Visconti Venosta, in data 22.5.1864.

Appendice 2. Lettera del Ministero Agricoltura, Industria e Commercio al Ministero della Marina, (prot. 3435 in data 14.6.1864; oggetto: Viaggio di circumnavigazione).

Appendice 3. Lettera del presidente della Camera di Commercio ed Arti di Genova, Casarotto, al Ministero della Marina (prot. 1362 in data 12.7.1864, in risposta alla lettera circolare 22.5.1864, prot. 1873; oggetto: Viaggio di circumnavigazione).

Appendice 4. Elementi di interesse rappresentati da:

- Accademia Gioenia di Scienze Naturali di Catania;
- Accademia dei Georgofili di Firenze;
- Reale Accademia delle Scienze di Torino;
- Reale Istituto di Scienze e Lettere di Milano.

Appendice 5. Scheda della *Magenta.*

Appendice 6. Profilo del comandante Vittorio Arminjon.

Appendice 7. Profili del personale scientifico e tecnico imbarcato sulla *Magenta* (Giglioli, De Filippi, Bille, Biasi).

Appendice 8. Ordine di operazione per la *Magenta,* prot. 2519 in data 4.11.1865 emanato dal Ministero della Marina.

Appendice 9. Scheda della *Principessa Clotilde.*

Appendice 10. Profilo del comandante Carlo Alberto Racchia.

Appendice 1

Lettera del Ministro italiano a Parigi al Ministro degli Esteri

Parigi, 22 maggio 1864

Onorevole Signor Ministro,

Prima ancora che mi giungesse il dispaccio commerciale che l'E.V. mi diresse il 6 corrente, io mi era procurata l'occasione di conoscere personalmente gli ambasciatori giapponesi giunti testé a Parigi, ed aveva loro espresso il desiderio del governo del Re di stringere relazioni col Giappone e di ottenervi in favore degli italiani che colà si recassero il trattamento accordato agli Europei appartenenti ai Paesi che hanno conchiuso trattati con quell'Impero dell'Estremo Oriente.

Pervenutomi poscia il dispaccio che ho menzionato, mandai il primo segretario della legazione a pregare gli ambasciatori di fissarmi un'ora per intrattenerli di una comunicazione ch'io aveva da far loro da parte del Governo Italiano. Gli ambasciatori mi ricevettero difatti il 16 corrente. Dissi loro: che il Re mio Augusto Sovrano, ed il suo Governo desideravano stringere amichevoli relazioni con l'imperatore del Giappone e col suo Governo; e che a tale scopo il governo del Re aveva avuto prima d'ora l'intenzione di mandare al Giappone una missione, con l'incarico di conchiudere un trattato di amicizia, di commercio e di navigazione; che l'invio di tale missione, era stato ritardato da ragioni indipendenti dalla di lui volontà; che tuttavia la missione sarebbe stata spedita il più presto possibile; che intanto io aveva incarico di proporre agli ambasciatori o di stipulare il trattato direttamente con me a Parigi, ovvero di stipulare questo trattato a Torino, ove la missione giapponese sarebbe accolta coi debiti onori, e conformemente alle usanze seguite pel ricevimento delle legazioni asiatiche.

Il primo ambasciatore rispose: che veramente le presenti difficoltà del Giappone, arrivavano appunto dai trattati conchiusi con le potenze europee; che il governo giapponese non aveva quindi gran desiderio di concludere altri trattati con altre nazioni; che essi ambasciatori non erano muniti di pieni poteri per negoziare con l'Italia; che tuttavia essi avrebbero fatto pervenire al loro governo, l'espressione del desiderio manifestato dal governo italiano, che in ogni caso l'invio della missione italiana, sarebbe stato utile e conveniente.

Replicai che se l'Italia mandava al Giappone una missione straordinaria, lo faceva principalmente nell'intento di conchiudere un trattato sulle basi di quelli che il Giappone conchiuse con altre nazioni d'Europa; che perciò io desiderava di essere ben accertato dell'esito che avrebbe avuto l'invio della missione sotto questo speciale aspetto.

segue: *Appendice 1*

Il primo ambasciatore mi disse allora che ci avrebbe pensato, e che mi darebbe un'acconcia risposta nella visita che intendeva farmi.

Difatti, tre giorni dopo, cioè il 19 corrente, ebbi la visita degli ambasciatori e del loro seguito.

Gli ambasciatori sono tre. Sono accompagnati da un'interprete giapponese che parla l'olandese, e un poco il francese, dal sig. Blekman olandese di nazione, che fa pure le funzioni di interprete, giovane colto ed intelligente che parla il giapponese l'olandese ed il francese; da varii consiglieri e segretari tutti giapponesi. I membri tutti della Legazione italiana erano presenti a questa visita.

Invitai gli ambasciatori ed il loro seguito a sedersi, e domandai al primo ambasciatore se aveva seriamente riflettuto a quanto io aveva avuto l'onore di comunicargli per parte del governo del Re.

Mi rispose che aveva pensato seriamente, che anzi aveva già riferito al suo governo; che ne scriverebbe ancora, e che aveva domandato che dal Giappone gli si mandasse una risposta, la quale sarebbe stata comunicata al governo del Re, che pensava che questa risposta sarebbe giunta in Europa prima che essi tornassero al Giappone giacché la loro missione doveva durare circa un anno; che da questa risposta si sarebbe saputo se il trattato poteva negoziarsi dagli ambasciatori stessi, ovvero della missione italiana che sarebbe andata al Giappone. Ringraziai il primo ambasciatore dell'impegno da lui messo a scrivere subito al suo governo. Soggiunsi che il governo del Re avrebbe atteso questa risposta; ch'io non dubitavo che il governo giapponese avrebbe accolto la nostra dimanda; che l'Italia aveva l'abitudine di essere trattata dappertutto sullo stesso piede che le altre grandi nazioni di Europa; che non vi era ragione per cui al Giappone fosse altrimenti; che la missione italiana sarebbe stata spedita sia per negoziare il trattato, sia per portare le ratifiche quando il trattato potesse negoziarsi in Europa; che onde la missione fosse accolta al Giappone allo stesso modo che quella delle altre grandi nazioni d'Europa, il Governo del Re avrebbe cura di mandarla nelle medesime condizioni e cioè su legni da guerra della Regia Marina Italiana.

A queste parole l'ambasciatore si affrettò di rispondere assicurandomi che la missione italiana, sarebbe accolta al Giappone come quella delle più grandi potenze europee e coi medesimi onori.

Avendo l'ambasciatore di nuovo accennato alle difficoltà insorte al Giappone, per l'applicazione dei trattati, io gli dissi che gli inconvenienti da lui designati difficilmente si verificherebbero rispetto all'Italia, e ch'io ero per contro convinto che un trattato d'amicizia di commercio e di navigazione, tra l'Italia ed il Giappone, anziché essere sorgente di difficoltà era d'utilità ed interesse pei due paesi.

Gli ambasciatori dopo ciò presero commiato.

Dopo aver reso conto all'E.V. del modo con cui eseguì le istruzioni ricevute intorno a questo argomento, non mi resta che a manifestarle l'impressione in me lasciata da quella conversazione.

segue: *Appendice 1*

Non credo che gli ambasciatori con la risposta che attendono, vengano muniti dei poteri necessari per negoziare un trattato con l'Italia. Forse anche la risposta ripeterà le medesime lagnanze sui trattati europei, e tenterà di schivare il trattato. Ma la mia impressione è che la missione italiana andrà al Giappone su legni da guerra, il trattato sarà accordato senza ritardo. È quindi indispensabile a mio avviso che la missione vi si rechi sopra legni della Regia Marina, meglio sopra due che sopra uno solo. Mandata in altre condizioni, ho la morale certezza che non ottiene l'intento. Non toccai la questione della semente di filugello. È questo uno dei punti più controversi, che si sta in questo momento discutendo tra gli ambasciatori del Giappone ed il governo francese. Se ne avessi parlato era a temersi che la mente degli ambasciatori se ne adombrasse e che la quistione del trattato si complicasse di difficoltà che giova evitare. Stimai perciò più savio partito non farne motto.

Quando la Francia che vi ha grande interesse, l'avrà risoluta, sarà facile a noi l'usufruire dei vantaggi ottenuti. Intanto, finché il trattato con l'Italia non sia conchiuso i nostri sericoltori potranno intendersi con quelli della Francia se, come spero, il governo francese otterrà una soluzione favorevole alla quistione.

Gradisca onorevolissimo sig. Ministro, l'esperienza della mia profonda osservanza.

Cristoforo Negri

Appendice 2

Lettera del Ministero Agricoltura, Industria e Commercio al Ministero della Marina

Così scrive, per conto suo il Ministero Agricoltura Industria e Commercio al Ministero della Marina [Prot. 3435 in data 14.6.1864: oggetto: Viaggio di circumnavigazione].

Il pensiero di far intraprendere ad una nave da guerra un viaggio di circumnavigazione con lo scopo precipuo di maggiormente promuovere gli interessi commerciali del Regno, è sotto ogni rapporto commendevole ed io son lieto di potermi di ciò congratulare col mio onorevole collega e intanto lo ringrazio della comunicazione fattami colla nota al margine segnata e di quella data alle Camere di Commercio ed Arti del Regno.

Le principali notizie che a questo Ministero sarebbe utile ottenere con precisione a fine di efficacemente studiare i provvedimenti per estendere il nostro commercio anco a quelle Regioni dove la nostra bandiera è assai di rado o non è mai stata vista, sono le seguenti:

1. Regime daziario non solo per rapporto ai depositi ma ancora per l'immissione, la esportazione ed il transito di prodotti esteri non che per l'uscita di quelli nazionali.
2. Diritti marittimi, sanitari e simili che colpiscono lo scafo delle navi estere.
3. Condizioni della pesca e del cabottaggio.
4. Navigazione, come si eserciti e fin dove sia estesa.
5. Se siensi accordati favori daziari e marittimi ad estere potenze.
6. Se esistano convenzioni di commercio e di navigazione con esteri paesi e in tal caso quali.
7. Se esistono rapporti commerciali colle province limitrofe.
8. Stato delle vie di comunicazione; mezzi e prezzi di trasporto, non ché di sicurezza dei trasporti e modi di assicurazione.
9. Se vi siano diritti di pedaggio sulle vie di comunicazione, e in questo caso quali.
10. Se si tengano fiere e mercati franchi in epoche determinate di notevole importanza.
11. Se le contrattazioni di prodotti di provenienza o destinazione estera si operi direttamente fra i commercianti oppure esistano commissionari, spedizionieri od altri agenti, e come in tal caso sia regolato il servizio dei medesimi.
12. Prezzi correnti in commercio dei principali prodotti che il commercio italiano è in stato di importare o di esportare.

segue: *Appendice 2*

13. Regime delle polveri da guerra e da caccia; loro prezzo corrente; come e da chi preparate; da dove sono importati gli zolfi; quale prezzo abbiano e se siano o no raffinati.
14. Bachi da seta. Località non infette. Qualità dei bachi. Quantità di seta ricavata da un miriagrammo di bozzoli. Prezzi correnti dei bachi e delle sete.
15. Miniere. Qualità dei minerali. Ricchezza del minerale. Vie di comunicazione tra la miniera ed i centri principali.
16. Principali industrie del paese.
17. Principali prodotti agrari locali e loro prezzo ordinario.
18. Sistema monetario; se e quali differenze esistono tra il sistema legale e gli usi del commercio.
19. Sistema di pesi e misure; differenze come sopra.
20. Legislazione commerciale.
21. Stabilimenti di credito, se vi esistano e di quale natura. Case bancarie rinomate. Effetti commerciali se e come in uso.
22. Sicurezza personale degli esteri.

Tali sono a mio avviso le notizie che meglio gioverebbero a questo Ministero, ed io son certo che il mio collega della Marina, avvalendosi della intelligenza attitudine e buon volere del Comandante e degli Ufficiali della nave da guerra che intraprenderà il viaggio di circumnavigazione vorrà compiacersi di raccomandarne l'ambito cortese soddisfacimento.

Amerei che le notizie direttamente richieste da cotesto Ministero alle Camere di Commercio e d'Arti valessero a comporre con le mie un'insieme compiuto delle nozioni di cui il nostro commercio ha d'uopo in paesi meno noti che saranno esplorati dalla nostra bandiera.

Appendice 3

Lettera del presidente della Camera di Commercio e Arti di Genova al Ministero della Marina

Interessante appare anche la risposta del presidente della Camera di Commercio ed Arti di Genova, Casarotto, inviata al Ministero della Marina per rappresentare le richieste della sua organizzazione. Dalla lettera si possono recepire altre motivazioni oltre quelle squisitamente commerciali: [Prot. 1362 in data 12 luglio 1864 al Ministero della Marina, Torino, in risposta alla lettera circolare 22 maggio 1864, prot. 1873; oggetto: Viaggio di circumnavigazione].

"Il sottoscritto, a seguito della deliberazione presa in data del 9 corrente deve rappresentare alla S.V. Ill.ma che questa Camera ha visto con piacere la determinazione di spedire una Regia Nave da guerra a compiere un viaggio di circumnavigazione, perocché questi viaggi possono ancora allargare la sfera delle utili cognizioni, presentare l'opportunità d'istituire interessantissimi confronti sulle condizioni dei diversi popoli, fornire importanti notizie sulle trasformazioni che subiscono le diverse razze sotto disparate latitudini, e mostrare l'influenza che hanno sui loro progressi le religioni e gl'istituti civili.

Vero è che forse queste ricerche e questi studi si convengono di più a nazioni già da lungo tempo formate, le di cui relazioni si risentono degli avvenimenti che sorgono a modificare le condizioni di qualsivoglia più remoto angolo del globo, dove hanno concorrenze da vincere, influenze da mantenere, partigiani da difendere e avversarii da abbattere.

Sotto questo punto di vista pare alla Camera che le condizioni italiane, commercialmente parlando, non esigono ancora imperiosamente una così generale sorveglianza, e che anzi gioverebbe di più il rassodarsi e premere maggiormente, colà dove abbiamo già affari di rilievo e numerosi connazionali.

E però la Camera dirà francamente che dal proposto viaggio non si aspetta il ritrovamento di nuovi sbocchi, o notevole accrescimento nell'estensione delle attuali relazioni.

La Regia Nave toccherà, si dice, al Brasile, al Capo, alcuni porti dei mari della Cina e del Giappone, alcune isole del Grande Oceano, l'Australia e le coste occidentale d'America.

Ora con tutti questi luoghi, se sene tolgano alcune isole della Micronesia, e della Melanesia, quasi indifferenti sotto l'aspetto commerciale, noi abbiamo regolari e frequenti comunicazioni per lo più con vapori, e certo a loro riguardo, non è sperabile che da una nave da guerra ci siano recate tali novità da rendere possibile lo stabilimento di affari dove ancora non ne abbiamo o l'aumento degli esistenti, se forse se ne salvi in qualche parte del Giappone.

Non è perché s'ignori cosa e come sia da esportarsi dai mercati dell'India, della Polinesia, della Cina, dei possessi olandesi e spagnoli, e dell'Australia, che

segue: *Appendice 3*

i nostri commerci sono colà quasi nulli, ma perché i loro prodotti non trovano ancora sufficiente smercio presso di noi.

Ciò ben sel sanno i negozianti genovesi i quali inviarono le loro navi in quelle regioni. Essi avendo voluto tentare l'importazione di prodotti nuovi per il nostro mercato non trovarono i consumatori e furono costretti a rispedirgli in Francia e in Inghilterra.

È ben vero che coll'estendersi e migliorarsi della nostra industria, e col traforo delle Alpi Orientali, il quale ci aprirà nuovi sbocchi, i prodotti dell'Oriente troveranno anche fra noi quello smercio, che è inutile oggi sperare. Ma questo smercio, secondo ogni probabilità non dipenderà da nuove informazioni che possono fornire i membri della spedizione, sibbene sarà il risultato dei citati fatti, cioè del traforo delle Alpi, e dell'ulteriore sviluppo della nostra industria.

È noto che la fregata austriaca, la *Novara*, negli anni 1857, 58, 59 fece un viaggio di circumnavigazione, il di cui itinerario era perfettamente uguale, ad esclusione del Giappone, di quello segnato nella circolare 23 maggio scorso per la nave italiana.

La spedizione della *Novara*, benché avesse la rara fortuna di ottenere istruzioni da Humboldt, e ne facessero parte uomini distintissimi per la loro capacità in ogni ramo dell'umano sapere, si volle considerare da molti coma fallita e la Camera ricorda le censure a cui soggiacque il governo austriaco per le spese incontrate onde farla eseguire.

Da che a questi viaggi manca l'incentivo della scoperta di nuove terre, e di nuovi prodotti non è sperabile ottenere, sempre commercialmente parlando, rimarchevoli vantaggi.

Le apparizioni di queste navi in tali luoghi sono troppo brevi, l'effetto che producono troppo fuggevole, perché si stabilisca alcunché di ben fermo e sicuro.

Se in così difficile argomento non fosse presunzione contraddire a chi senz'altro, deve averlo profondamente studiato, si direbbe preferibile l'invio di una o più Regie Navi con mandati concreti e limitati, quali sarebbero la negoziazione di trattati di commercio coi governi dei paesi coi quali in un tempo più o meno lontano si possono intavolare degli affari, l'ottenimento di soddisfazioni e d'indennità per danni sofferti da RR. sudditi, la ricerca e l'occupazione di siti acconci per lo stabilimento di stazioni per navi.

Per i trattati si crederebbe importante conchiuderne colla Repubblica di Haiti in America, col sultano di Johanna, con quello di Zanzibar, coll'Abissinia in Africa, coll'Iman di Mascate, coi sultani di Borneo e di altre isole della Polinesia, infine e specialmente cogli Stati Transgangetici, colla Cina e col Giappone.

Questa Camera non ha mezzi sufficienti per procurarsi i dati che le occorrerebbero se volesse porre le basi dei trattati da conchiudersi, ma su di ciò il R. Governo non ha che da imitare l'operato dell'Inghilterra, degli Stati Uniti e della Francia.

segue: *Appendice 3*

Quanto alla protezione dei Regi Sudditi questa non può essere efficace fra popoli semicivilizzati se non col costante mantenimento di una sufficiente forza nei luoghi adatti.

Indennità e cognizioni della Camera sono pretese da italiani stabiliti nel Salvador ed a Montevideo, ove il signor Stefano Antonini non può riscuotere una somma assai rilevante, benché dovutagli per sentenza ormai inappellabile di quei Tribunali, e dalla Cina per l'abbruciamento e saccheggio di notevoli partite di coralli a Canton nel 1856 e 1857 a danno della casa Oliva.

Queste pratiche sono pure degne dell'attenzione del R. Governo a cui si raccomandano.

Similmente ci occorrerebbero stazioni navali sulle coste dell'Africa occidentali ed orientali p. es. se possibile, vicino alle foci del Niger e del Zambesi, nelle isole presso Madagascar, negli Arcipelaghi indo-cinesi, p. es. nelle Nicobar e nelle Lienkien ed infine sulle coste dell'Abissinia.

Dire questi nomi, è indicare abbastanza i luoghi che si vorrebbero veder visitare, perocché non pare che molto di ben nuovo e di ben interessante emergerà da una visita a Rio Janeiro, al Capo di Buona Speranza, a Madras, o a Calcutta, a Batavia, a Manilla, a Canton, a Shangai, ad Hakodadi, a Kanagawa, alla Nuova Zelanda, a Melbourne, a Victoria, ad Otaiti, a Valparaiso, a Montevideo e a Gibilterra.

Del resto non si vogliono diminuire i vantaggi che si possono ritrarre da un viaggio anche come è proposto dal Governo attentamente fatto nella vista di giovare al commercio.

In questo caso non si saprebbe quali altre domande formulare se non le seguenti riguardanti specialmente i porti del Giappone.

1 – Indicare tutti i prodotti che formano oggetto della importazione e della esportazione di un paese.

2 – Il modo con cui si fa il commercio, cioè se per scambi, con denaro contante, se trattando con case indigene, o con estere stabilite sul luogo, e quali di esse meritino la preferenza per onestà e mezzi.

3 – Il regime doganale, gli ostacoli che si frappongono al libero commercio, ed il mezzo di rimuoverli.

4 – L'importanza assoluta e relativa di ogni luogo, e le nazioni da cui è frequentato.

5 – Quali prodotti esteri sarebbero suscettibili di acclimatazione nel nostro paese.

6 – Determinare le località più importanti per lo stabilimento di Consolati.

IL PRESIDENTE
M. Casarotto

Appendice 4

Elementi di interesse rappresentati da istituzioni scientifiche

Accademia Gioenia di Scienze Naturali di Catania

- Condizioni del suolo - saggi mineralogici;
- Tipi di rocce - strati - resti organici;
- Condizioni delta dei fiumi - eventuali fossili;
- Isole madreporiche - grotte e caverne;
- Esperienze tipiche: – correnti magneto-elettriche;
  – miasmi paludosi.

Accademia dei Georgofili di Firenze

- Vorrebbe imbarcare un suo specialista;
- Raccogliere semi di piante che è possibile coltivare da noi con le caratteristiche della coltura; Non solo al servizio dell'uomo o delle bestie ma anche quelle per le arti;
- Conifere - bachi da seta;
- Informazioni sulla coltivazione del te (zona, qualità del suolo, modo di conciare la foglia per porla in commercio);
- Camelia oleifera - coltivata in Cina;
- Stillingia sebifera;
- Rus succedanea e altre;
- Radice del Ging-seng - che non si sa a quale pianta appartenga.

Reale Accademia delle Scienze di Torino

Regno minerale:

Miniere metallifere: ferro, rame, piombo, argento, zinco, arsenico. Saggi di minerali, procedimenti tecnici.

Combustibili fossili: bitumi naturali, nafta - petroli, sali (Borace, Finksal, nitrato di soda - fosfato di calce, kaolini - feldspati).

Regno vegetale:

Come Firenze, più o meno. Vegetali usati nella tintura.

segue: *Appendice 4*

Regno animale:

Rettili - pesci d'acqua dolce.

Scheletri, crani umani di diverse razze; scheletri di animali diversi (scimmie, pipistrelli, sdentati, pachidermi, cetacei, lamantino del Senegal, salamandra gigantesca, nautili, spirule).

Tecnologia:

Pesi, monete, misure; preparazione dei materiali laterizi; preparazione e coltura degli alimenti, tintura delle pelli; specchi metallici (Cina);

Gong, Tam-tam, tamburi di bronzo, modo di farli;

Lega Toutenague cinese - inchiostri;

Pennelli (setole), processo della carta di riso;

Carta di Cina;

Polvere e le materie introdotte nei razzi;

Strumenti musicali cinesi.

Geografia fisica e meteorologia:

Osservazioni di vario tipo.

Commercio e colonie
Classe di Scienze Morali Storiche e Filologiche:

Libri buddisti, carte geografiche antiche.

Reale Istituto di Scienze e Lettere di Milano

Regno animale:

Zebre - maiale e pecora cinese (ong-ti) - uccelli.

Regno vegetale:

Piante utili di sicura riuscita in Europa.

Appendice 5

Pirocorvetta di 1° ordine ad elica *Magenta*

La nave fu impostata per la marina del Granducato di Toscana, ma gli avvenimenti politici che portarono alle annessioni e alla costituzione del regno d'Italia la fecero diventare italiana.

Fu varata il 17 luglio 1862 nell'Arsenale Mediceo di Livorno, e costruita su piani dell'ing. Martini.

Aveva uno scafo di legno e un dislocamento di 2.552 tonnellate.

Lunghezza 67,1; larghezza 12,9; immersione 5,9.

Naturalmente a propulsione velica come era consuetudine, ma con una propulsione ausiliaria a vapore di 500 Hp fornita dalla Ditta Penn di Greenvich (2 cilindri - 10 nodi).

Era armata con 22 cannoni (14 da 40, 4 da 16 cm e 2 obici da 20 cm).

Era, indubbiamente una bella unità che, dopo la missione a Tunisi e Sfax per proteggere i connazionali a causa dei rivolgimenti locali, fu destinata di stazione al Rio della Plata al comando del capitano di fregata Orazio Persichetti nel corso del 1865 e successivamente del capitano di fregata Camillo Lampo, comandante della stazione.

Con uno S.M. di 17 ufficiali e 345 di equipaggio (ridotto a 297 per l'esigenza) subì qualche trasformazione prima della partenza.

Appendice 6

Profilo del capitano di fregata Vittorio Arminjon

Il comando della *Magenta* fu assegnato al capitano di fregata Vittorio Arminjon.

Anch'egli ha la sua storia.

Era nato a Chambery il 9.10.1830 e all'età di 12 anni era entrato nella Scuola Marina di Genova. Guardiamarina di 2ª classe il 1.7.1846 e di 1ª classe il 1.6.1847. A 17 anni.

Partecipò alla campagna in Alto Adriatico con la squadra sarda nel 1848-49 imbarcato sulla fregata *San Michele* e sul piroscafo *Tripoli*.

Con il grado di luogotenente di vascello partecipò alle operazioni navali della guerra di Crimea (1855-56) imbarcato sulla fregata *Carlo Alberto* e sulle corvette *Aurora* e *San Giovanni*.

A seguito del trattato tra il Regno di Sardegna e la Francia con il quale si stabiliva la cessione di Nizza e della Savoia, venivano interessati i cittadini piemontesi e nizzardi con un nuovo status.

È noto che Garibaldi si arrabbiò non poco.

Gli articoli 5 e 6 del trattato interessavano i giudici ed i militari: qualora avessero optato per la cittadinanza francese avrebbero continuato "du benefice risultant de l'inamovibilitè pour la Magistrature et de garanties assuree a l'armee". Se, per contro, avessero voluto mantenere la nazionalità sarda (attenzione, non italiana) avrebbero avuto un anno di tempo, a partire dalla ratifica, per richiedere di trasportare il domicilio in Italia con la possibilità di conservare gli immobili sui terrtori ceduti alla Francia.

[Vedasi G. Galuppini, *La cessione di Nizza e Savoia alla Francia ed il passaggio nella marina francese di Ufficiali della Marina Sarda*, in "Bollettino d'Archivio" dell'U.S.M.M., A.I., n. 1 9/87 pp. 153-168].

Arminjon decise di seguire il destino della sua terra e, il 15.6.1860 presentò le dimissioni al Comando della Marina, passando in ruolo a quella francese con il grado di luogotenente di vascello di 2ª classe.

L'atto di Arminjon era certo dovuto alla reazione sdegnata al baratto territoriale che era avvenuto per una decisione politica senza interpellare gli abitanti.

(Vedasi Osimo: la storia si ripete).

La proclamazione del Regno d'Italia del 17.3.1861 e il vissuto nella Marina Sarda lo fecero ripensare e, considerata la possibilità di optare per la cittadinanza entro un anno, riprese la cittadinanza italiana ed avanzò un'istanza per essere riammesso nella Marina Italiana con una lettera da Genova, datata 11.4.1861.

segue: *Appendice 6*

La domanda fu accolta, e Arminjon fu riammesso con il grado di capitano di fregata, grazie anche all'intervento di Cavour, a cui si rivolgerà per ringraziarlo:

"Il sottoscritto si fa un dovere di ringraziare distintamente S.E. il conte di Cavour per il benefizio ricevuto da lui, e non lascierà nello avvenire di corrispondere ai sensi di gratitudine che ha l'onore di esprimere in questo istante protestandosi ossequiosamente di V.E. devotissimo umilissimo servo".

Destinato quale comandante in 2ª del Materiale di Artiglieria del Dipartimento Meridionale (Napoli) fu invece inviato in Francia a Seyne nell'estate del 1861 per prendere in consegna la corazzata *Terribile* di cui assunse il comando fino al 7.4.1862.

Grazie alla sua preparazione scientifica (nel 1852-53 frequentò presso l'Università di Torino un corso di studi matematici e un corso di specializzazione sullo studio delle macchine a vapore presso la Scuola del Genio Navale francese fu negato a seguito del veto da parte del governo francese a frequentatori stranieri) fu inviato in Inghilterra nell'autunno del 1862 con il Direttore delle Costruzioni Navali (De Luca) per trattare l'acquisto di macchine a vapore da sistemare sulle navi in costruzione.

Fu designato a prendere il comando della pirofregata *Magenta*, che allora era dislocata a Montevideo, e pertanto si imbarcò sulla fregata *Regina*, destinata alla Squadra del Sud America.

Partito da Napoli il giorno 8.11.1865, giunse a Montevideo il 17.1.1866.

Al termine del viaggio sbarcò dalla *Magenta* nell'aprile 1868 e dopo altri imbarchi (*Castelfidardo*, *Vittorio Emanuele*, R*oma*) e comandi (2ª Divisione della Squadra Permanente) fu collocato a riposo il 16.6.1877 dopo aver raggiunto il grado di contrammiraglio l'anno precedente.

Ritiratosi a Genova, morì il 4.2.1897.

Appendice 7

Profili del personale civile imbarcato

Giglioli

Enrico Hillyer Giglioli nacque a Londra il 13.6.1845.

Il padre è un medico antropologo, seguace di Mazzini ed esule dall'Italia per motivi politici.

La famiglia ritorna in Italia nel 1848 ed Enrico studia a Pavia e dal 1861 al 1863 frequenta a Londra la Royal School of Mines.

Si laurea in Scienze naturali a Pisa nel 1864 (dove il padre ha la cattedra di antropologia) e frequenta il prof. De Filippi che lo appoggia quale professore all'Istituto Tecnico di Casale Monferrato.

Sono entrambi sostenitori delle teorie di Darwin conosciuto a Londra dal Giglioli.

È designato per il viaggio e al suo ritorno è aggregato all'Università di Torino per seguire la classificazione e l'ordinamento delle collezioni zoologiche ed entomologiche raccolte durante il viaggio.

Successivamente è professore di Zoologia ed Anatomia comparata dei vertebrati presso il Regio Istituto di Studi Superiori di Firenze.

Si interessa a studi talassografici ed assume importanti incarichi governativi per la pesca e la fauna.

Muore a Firenze il 16.12.1909.

Nel 1913 l'intera collezione etnografica viene donata al Museo Nazionale di preistoria ed etnografica di Roma diretto da Luigi Pigorini.

De Filippi

Il professor Filippo De Filippi, senatore del Regno, era nato a Milano il 20.4.1814, tenne la cattedra di Zoologia dell'Università di Torino e diresse il Museo di Storia Naturale. Nel 1862 fece un viaggio di studio in Persia.

Imbarcato sulla *Magenta* quale capo della spedizione scientifica, si spense ad Hong-Kong il 9.2.1867 per malattia contratta durante una sosta a terra.

Bille

Steen Andersen Bille, tenente di vascello della Marina danese, fu imbarcato per istruzione.

Biasi

Clemente Biasi era un preparatore tecnico che aveva già accompagnato il professor De Filippi nella spedizione in Persia.

Aveva il compito di sistemare a bordo il materiale raccolto nei vari luoghi.

Appendice 8

Ministero della Regia Marina

Istruzioni per la *Magenta* inviata nelle acque della Cina e del Giappone.

N. 2519 *Firenze, 4 novembre 1865*

Al Capitano di Fregata Cavalier Vittorio d'Arminjon
Comandante della Pirofregata *Magenta*

MONTEVIDEO

Scopo del viaggio

Come verbalmente le venne comunicato alla sua partenza dalle coste italiane la S.V. appena avrà assunto costà il comando della pirocorvetta *Magenta* dovrà muovere senza ritardo per recarsi nei mari della Cina e del Giappone seguendo le presenti istruzioni.

Egli è qualche tempo che il Governo del Re pensava di far eseguire ad una nave dello Stato un viaggio di circumnavigazione con uno scopo politico commerciale e scientifico, ed al cadere dello scorso anno l'istessa corvetta di suo comando, messa allora sotto gli ordini del Capitano di Vascello Acton Guglielmo, era destinata ad una tale missione.

Circostanze che non occorre rammentare obbligarono il Governo a rimandare quel viaggio ad altra epoca. Se non che oggi il bisogno ognara crescente di estendere le nostre relazioni commerciali; la malattia generale dei bachi da seta che spinge fortissimi capitali nazionali verso l'estrema Asia all'acquisto del solo seme capace di sostenere l'industria serica; e la necessità politica di unire alle altre influenze europee anche la nostra nei mari della Cina e del Giappone, fece risolvere il Governo di S.M. a non più ritardare l'invio di una nave da guerra in quelle acque.

Se non che togliendo a questo viaggio il carattere di un giro intorno al Globo nell'interesse principale della scienza, si pensava di fare oggetto supremo di esso la conchiusione di un trattato commerciale con la Cina e col Giappone nell'interesse principalmente dell'industria serica del Paese. La S.V. avendo di mira questo scopo subordinerà ogni altro alla migliore riuscita di esso.

segue: *Appendice 8*

Nelle conferenze avute dalla S.V. coi miei colleghi degli Affari Esteri; e del Commercio, col Ministro di S.M. a Parigi e con gli inviati giapponesi ebbe elementi sufficienti formarsi un esatto criterio delle intenzioni del Governo, e delle difficoltà che potrà incontrare, come dei mezzi su cui potrà fare assegnamento per superarle. Il Governo del Re non può sin d'ora provvedere al modo più conveniente per l'andamento della sua missione, quindi si riserba farle tenere a Singapore ulteriori istruzioni, e tutte le commendatizie, e le credenziali che le saranno necessarie.

Intanto dal Ministro dell'Agricoltura e Commercio le si trasmettono le accluse istruzioni insieme ad una ricca collezione di prodotti dell'industria nazionale, destinati ad agevolare la riuscita della sua missione; come le si acclude una lettera che il Ministro degli Affari Esteri dell'Imperatore dei Francesi dirige al signor Roches Ministro di Francia a Ieddo, una relazione pervenuta l'anno scorso al Ministero sulla Cina, ed una lettera sullo stesso argomento del Ministro Nigra.

Preparativi del viaggio

In conformità dei desideri manifestati dalla S.V. lo scrivente emanava gli ordini necessari perché con la Pirofregata *Regina* venissero rimesse alla *Magenta*, i libri, le carte idrografiche, gli strumenti e tutt'altro che ella giudicava bisognevole, meno gli scandagli a grande profondità che la Fregata *Principe Umberto* ebbe ordine di lasciare a Montevideo sulla Corvetta di suo comando. Ordini pure furono dati perché venissero con anticipazione apparecchiati sulla *Magenta* quel maggior numero di alloggi che risultavano necessari. Si augura quindi lo scrivente che al ricevere delle presenti istruzioni non le mancherà nulla per intraprendere il suo viaggio.

Personale straordinario

Essendo utile far profittare di una tale campagna il maggior numero di Ufficiali, ed anche perché la S.V. fosse meglio coadiuvata nel disimpegno degli ordini che con la presente riceve, lo Stato Maggiore della *Magenta* venne accresciuto di 4 Sottotenenti di Vascello. Ella ha sulla *Magenta* anche un luogotenente di vascello della Marina Reale Danese, figlio del Ministro de Bille, a riguardo del quale ufficiale si farà comunicare dal suo predecessore le istruzioni del Ministero scrivente. Egli dai rapporti che sinora se ne hanno è meritevole di ogni considerazione per la sua istruzione ed assiduità al servizio.

Poiché questo viaggio risultasse maggiormente proficuo sotto il rapporto scientifico, il Ministro dell'Agricoltura e Commercio destinava in missione sulla

segue: *Appendice 8*

Magenta l'egregio professore, senatore De Filippi, ed il professore Giglioli, insieme ad un preparatore. La S.V. troverà nei detti professori, la di cui fama le è certamente nota, una valida guida per quanto ha rapporto alle scienze fisiche naturali. Le istruzioni da essi ricevute si accludono in copia, e per quanto riguarda la loro posizione e trattamento il Ministro del Commercio lo ha specificato nella acclusa lettera. Essi saranno alla sua tavola; il professore De Filippi col trattamento dovuto alla sua qualità di Senatore del Regno, ed il professore Giglioli col trattamento di Ufficiale Superiore. Il preparatore rimarrà aggregato ad una delle cartelle dei sottufficiali col trattamento di L. 1.50 in Mediterraneo e gli aumenti in Oceano indicati agli artt. 34 e 37 del Regolamento 14 giugno 1863.

Uso della macchina

La S.V. con la *Magenta* dovrà navigare alla vela, ella non adopererà la macchina che nei casi indicati dall'art. 195 del Regolamento sul Servizio di Bordo ed in tutte quelle altre circostanze che lo stimerà indispensabile per superare delle pertinacci contrarietà di tempo, o delle difficoltà locali che le si possono presentare. Come pure si servirà della macchina se lo stimerà profittevole per oggetto della sua missione diplomatica, allorché si troverà sulle coste del Giappone e della Cina.

Relazioni estere

Giova informare la S.V. che il Governo del Re si trova in ottime relazioni con tutte le potenze estere, e specialmente con la Francia e l'Inghilterra. Una eccezione deve farsi per l'impero austriaco che non ha ancora riconosciuto il nostro stato, e quindi la S.V. nello incontrare dei bastimenti austriaci li avvicinerà con quella prudente riserva che lo stato attuale richiede, e nel trattare con essi userà loro tutti quei riguardi che si costumano tra le marine delle potenze amiche, ma tenendosi nei limiti della più stretta reciprocanza.

La S.V. potendo ricevere difficilmente od almeno ad assai lunghi intervalli comunicazioni dal Governo, presterà la massima attenzione alle voci di guerra che potessero circolare. Nel caso Ella si regolerà con la massima circospezione, toccherà quei porti ove potrà ricevere le più esatte informazioni, e quando acquistasse la certezza che il Governo del Re si trovi impegnato in una guerra qualunque dirigerà per la via la più sollecita per far ritorno nello Stato; evitando per quanto sarebbe possibile un nemico di forze superiori ed in ogni caso che un incontro riuscisse inevitabile, lo scrivente conosce che l'onore della bandiera e la difesa della *Magenta* trovasi assai bene affidata.

segue: *Appendice 8*

Itinerario

La S.V. lasciando Montevideo dirigerà per entrare nell'Oceano Indiano dalla parte del Capo di Buona Speranza. La completa collezione di carte di cui la *Magenta* è stata provvista e la collezione di Portolani, Guide di navigazione e libri piloti che le sono stati forniti, dispensano il sottoscritto di entrare in molti particolari sulla condotta della navigazione. Nella stagione dell'anno in cui ella traverserà l'Atlantico non le mancheranno i venti da tramontana a Ponente, però intorno al Capo ove probabilmente Ella si troverà nel principio del mese di Marzo è quasi sicuro che troverà vento di scirocco; sarà quindi bene che si mantenga di preferenza tra il 37° e 38° grado di latitudine. E per questo riflesso non le si ingiunge in un modo assoluto di arrestarsi al Capo rimanendo ciò in arbitrio della S.V. a secondo delle circostanze della navigazione.

Come si è detto innanzi, lo scopo principale del suo viaggio è quello di recarsi al Giappone, e la S.V. sarà sempre in condizioni favorevoli quando navigherà in modo da essere ai primi di ottobre a Nagasaki, perché sino a quell'epoca non le mancherà il Monsone favorevole di Libeccio, stabilito questo limite al suo punto di arrivo ed ammesso che dovrà assolutamente toccare Singapore per ricevere le definitive istruzioni, pel resto sarebbe desiderio dello scrivente che la *Magenta* visiti qualche porto delle Indie e tocchi Madras, tanto per farle pervenire degli ordini anche prima del suo arrivo a Singapore quanto per ricavare da questo viaggio il maggior utile possibile.

Ma se la S.V. giungerà tardi al Capo, un tale itinerario la porterebbe troppo tardi nel mare della Cina. Quindi Ella, lasciando il Mediterraneo [meridiano?] di Buona Speranza prenderà la rotta di mezzo, per la quale evitando gli uraghini [uragani?] delle isole Maurizio frequenti in Marzo e Aprile, si troverà al Tropico di Capricorno in posizione vantaggiosa tanto per volgersi allo Stretto della Sonda; quanto per recarsi a Madras.

Il sottoscritto lascia la S.V. libera della scelta.

Ove ella si deciderà per Madras raccoglierà ivi tutte le maggiori informazioni sulla convenienza di toccare Achem od altro porto dell'isola di Sumatra nell'interesse del Commercio nazionale e dopo fermato a detta isola si recherà a Singapore per lo stretto di Malacca che potrà attraversare a macchina onde rifarsi del tempo passato nel golfo del Bengala.

Se poi la S.V. giudicasse meglio attraversare lo stretto della Sonda, senza risalire sino a Madras, in questo caso profitterà per toccare Batavia prima di recarsi a Singapore. Salvo che in questo ultimo porto Ella non trovi ordini diversi è per ora intenzione del sottoscritto che ivi si rifornisca del bisognevole, e quindi passi a visitare gli stabilimenti francesi della Cocincina a Saigon e dopo visiti Canton e Shangai. Deciderà a Shangai secondo l'epoca nella quale si troverà in quelle acque su la convenienza di trattare prima con la Cina, altrimenti dirigerà subito a Nagasaki per intavolare le trattative col Giappone.

segue: *Appendice 8*

È fuori dubbio che la S.V. passerà tra la Cina ed il Giappone i sei mesi del Monsone di Greco da novembre 1866 all'aprile 1867, quindi nella primavera di detto anno, al più tardi potrà intraprendere il suo viaggio di ritorno.

Lo scrivente si riserva nel mese di gennaio 1867 farli trovare le istruzioni necessarie a Shangai ove in ogni caso la S.V. farà ritono dopo conchiuse le trattative col Giappone.

I porti adunque che dovrà toccare la S.V. saranno quelli di Madras o Batavia (secondo il caso), Singapore, Saigon, Canton, Shangai e Nagasaki, rimane perciò in facoltà sua di toccare tutti quegli altri porti che sono sulla rotta, e che stimi conveniente nell'interesse del commercio, della scienza e della navigazione.

Parte commerciale

Quando lo scorso anno la Corvetta di suo comando dovea intraprendere un viaggio di circumnavigazione, questo Ministero si rivolgeva a tutte le Camere di Commercio del Regno, per sapere ove avrebbero desiderato che si riversassero principalmente gli studii da fare. La S.V. troverà allegato alle presenti istruzioni il sunto delle risposte ricevute dal Ministero, dal quale leverà come generalmente si richieda non altro che seme serico ed è però [perciò?] che il Governo ha fatto scopo principalissimo del suo viaggio la conchiusione di un trattato con la Cina e con il Giappone. Ciò non pertanto Ella non mancherà in tutti i suoi punti d'approdo di studiarsi i quesiti importantissimi posti dalla Camera di Commercio di Genova; e farà raccolta delle tariffe daziarie, dei Diritti Marittimi, del costo dei trasporti, dei prezzi correnti dei principali prodotti che il nostro Commercio è in caso di esportare ad importare, del sistema monetario, del sistema dei pesi e delle misure.

Ella fornirà al Governo tutte le maggiori informazioni che le verrà fatto di raccogliere sulle condizioni della pesca e del cabotaggio, sui trattati conchiusi con estere Potenze; sulle vie diverse di comunicazione, sulle miniere e mezzi coi quali si usufruttano, sugli stabilimenti industriali, sui prodotti agricoli, sulla legislazione commerciale ed infine sulla sicurezza personale degli Esteri.

Della questione dei bachi, ne formerà insieme al Senatore De Filippi oggetto di uno studio speciale. Dovrà pur fare dei rapporti speciali sulla maggior o minore convenienza di stabilire nei luoghi che visiterà dei consolati di S.M.

Parte scientifica

La parte scientifica del viaggio viene riguardata sotto due aspetti: 1° per quanto ha relazione propriamente alla Marina; 2° per rapporto alle scienze fisico e naturali. Della prima si occuperanno principalmente gli ufficiali di bordo sotto

segue: *Appendice 8*

la direzione della S.V. Le si accludono al riguardo le istruzioni che il Direttore dell'Ufficio Scientifico del 1° Dipartimento redigeva l'anno scorso per la *Magenta*: esse sono pienamente approvate dallo scrivente. Nei legami che ha poi la fisica con la navigazione la S.V. troverà nei professori De Filippi e Giglioli un valido aiuto anche per tali studii. Per reciprocità la S.V. coi suoi Ufficiali presterà tutta la sua assistenza ai sullodati professori per la parte delle scienze fisico e naturali che è loro specialmente affidata. Perché in siffatta materia possa la S.V. avere conoscenza del parere dei principali corpi scientifici dello Stato le si accludono le relazioni fatte l'anno scorso dietro invito di questo Ministero dell'Accademia delle Scienze di Torino, dalla Società Reale di Napoli, dall'Accademia dei Georgofili di Firenze, e di quella delle Scienze Naturali di Catania. Una simile relazione venne richiesta dall'Istituto Reale di Milano, ma non si ebbe perché venne rimandato quel viaggio.

Di tali documenti la S.V. darà conoscenza ai Sig.ri Professori De Filippi e Giglioli.

Quantunque poi si sia fornita la biblioteca di bordo della relazione del viaggio della *Novara*, pure si acclude a V.S. per uso e maggiore comodo degli Ufficiali, una traduzione delle istruzioni che in quella circostanza dettava il celebre Humboldt.

La S.V. distribuirà il lavoro tra gli ufficiali secondo la particolare attitudine di ciascuno, e lo scrivente non dubita che sotto la sua intelligente direzione e del distinto Senatore De Filippi, si otterranno dei risultati che onoreranno grandemente la Marina.

Servizio di bordo

Per quanto riguarda l'andamento del servizio, il sottoscritto non ha che a raccomandare l'esatto adempimento delle disposizioni in vigore. L'uniformità di sistema su tutte le navi dello Stato è uno dei principali cardini della disciplina della Marina.

La tradizione è un elemento importantissimo di ordine e di forza in qualunque corpo militare, in Marina, poi è condizione di essere.

Ora nella nostra Marina questa tradizione bisogna crearla, e noi vedremo soddisfatto presto questo grandissimo bisogno, quando al Plata, alla Cina, a Levante, a Siracui il servizio procede uniforme su qualunque nave dello Stato, come se stanziasse a Genova, o a Napoli.

Due cose si raccomandano principalmente alla S.V.: la disciplina ed il benessere del marinaro. Ella troverà il più valido appoggio del sottoscritto per quanto crederà utile di fare nel fine di rendere meno penosa la vita del suo

segue: *Appendice 8*

equipaggio, di sollevarlo dai disagi della navigazione e di provvedere alla sua perfetta igiene. Le si raccomanda poi la istruzione.

Lo scrivente immagina bene come la corvetta di suo comando è ingombrata con le casse dei doni che deve recare alla Cina ed al Giappone, ma ciò non ostante Ella farà quanto sarà possibile per mantenere l'equipaggio esercitato nel maneggio delle artiglierie e procurerà che le costanti andature della navigazione oceanica non lo faccia rimanere indietro nell'istruzione propria marinaresca. Le scuole elementari dovranno poi formare l'oggetto delle sue cure speciali.

Parte amministrativa

Si è disposto che con la *Regina* venissero portati da Napoli alla *Magenta* per un anno di fondi del Consiglio, e per 100 mila lire di fondi di scorta in once americane, piastre di Spagna e lire sterline.

La S.V. provvederà per resto con tratte sul Quartier Mastro di Napoli o di Genova, secondo le circostanze.

Ella dovrà curare nelle spese la massima economicità possibile e dovrà documentare e procedere nella sua amministrazione a norma dei regolamenti amministrativi in vigore.

Ella preleverà dalla cassa di bordo il soprassoldo annuo di L. 5.000 pel professor De Filippi e di L. 3.000 pel professore Giglioli, e di L. 1.000 per preparatore Di Biase. Preleverà pure dalla cassa L. 15.000 che metterà a disposizione del senatore De Filippi; a misura che gliene farà richiesta per acquisto dei principali oggetti d'esportazione dei porti che toccherà la *Magenta* per uso del Museo Industriale di Torino. La S.V. indicherà al sullodato Senatore sino che limite potrà la *Magenta* imbarcare tali oggetti e ciò onde distribuire gli acquisti pei diversi punti di rilascio, avvertendo che dopo del Giappone assai probabilmente la corvetta dovrà attraversare il Grande Oceano.

Nelle istruzioni che troverà a Singapore lo scrivente si riserba d'indicarle la somma di cui potrà disporre per la rappresentanza diplomatica che le sarà necessaria per le trattative commerciali che dovrà fare con la Cina e col Giappone.

Missionarii

Si acclude alla S.V. una pubblicazione relativa ai Missionarii, ai quali dovunque ne incontra Ella accorderà tutta quella protezione di cui potessero aver bisogno senza aver riguardo alla loro nazionalità, poiché a parte la loro missione spirituale, esse [!] esercitano pure l'apostolato della Civiltà, ed Ella potrà trovare in questa Corporazione cosmopolita spesso un grandissimo aiuto, e non poche agevolazioni per l'adempimento del suo mandato.

segue: *Appendice 8*

Lo scrivente si riserba d'inviare tra giorni costà all'indirizzo della S.V. delle particolari commendatizie ed informazioni per le principali missioni che incontrerà nel suo viaggio.

Corrispondenze

La S.V. è invitata dai porti ove si ferma e con le occasioni più sicure e più economiche di spedire oltre i rapporti regolamentari, delle relazioni particolareggiate su tutti i punti accennati dalle presenti istruzioni. Specialmente Ella farà in modo nei suoi rapporti che il Governo possa avere un'idea chiara del come è ricevuta la Bandiera Nazionale; delle speranze che si possono concepire sui risultamenti pratici del suo viaggio; dirà dei lavori in corso, delle informazioni raccolte, delle vicende della navigazione seguita, e delle sue idee sul proseguimento della navigazione stessa.

Indicherà in ogni suo rapporto il luogo probabile ove si può far pervenire il riscontro e farà particolare menzione dello stato sanitario dello Stato Maggiore ed Equipaggio. Sempre che le sarà possibile manderà un duplicato, con diverso mezzo, delle sue relazioni e delli più importanti documenti amministrativi, profittando per l'invio delle carte, il cui arrivo nello Stato non è urgente, dei bastimenti mercantili nazionali o di quelli di potenze amiche che volontariamente si offrono di trasportarle.

Ella indirizzerà queste ultime al Console di S.M. nel porto di Europa per il quale il bastimento mercantile è diretto. In via eccezionale è autorizzata la S.V. in ciascuno dei porti di Madras, Singapore, Canton, Shangai e Nagasaki di fare un piego diretto a questo Ministero di tutte le lettere che gli individui del suo equipaggio volessero far pervenire alle loro famiglie, piego che per qualità della carta e volume delle lettere deve risultare quanto meno grosso è possibile.

Nel mezzo dell'Atlantico, nelle acque di Capo di Buona Speranza ed in quelle del Tropico nell'Oceano Indiano, come in tutt'altra posizione che la S.V. giudica conveniente, butterà in mare ogni volta a brevi intervalli tre bottiglie ermeticamente otturate nelle quali accluderà la indicazione precisa del punto della nave, della salute dell'equipaggio e dell'andamento della navigazione. Queste scritte avranno in testo il nome della *Magenta* e la data del giorno; esse saranno da lei firmate.

Generalità

Signor Comandante, la *Magenta* porta per la prima volta in lontane regioni la Bandiera Nazionale, faccia che dappertutto essa rappresenti la politica leale disinteressata e civilizzatrice del Governo del Re, abbia presente che l'Italia fiera della sua indipendenza vuole dovunque rispettare quella degli altri popoli; noi non cerchiamo nell'Estremo Oriente che nuove vie pel il nostro commercio, sulle

segue: *Appendice 8*

basi del libero scambio; non volendo tollerare soprusi per parte di chi si sia a danno dei nostri interessi e dei nostri concittadini, il Governo del Re vuol dovunque rispettare gli usi e le leggi straniere.

Ella rammenterà, Comandante, che negli imperi della Cina e del Giappone, i quali sono si può dire ancora chiusi ad ogni straniera comunicazione, l'Europeo di qualunque nazionalità è, si può dire, solidale, quindi se trovandosi la S.V. in quelle acque sopraggiungessero avvenimenti per i quali, qualche altra potenza amica richiedesse il suo appoggio in una quistione in cui la sorte di tutti gli europei sia intessuta, come avvenne ultimamente a Kakrossima, la S.V. dovrà prestarvisi senza esitazione. Bisogna però augurarsi che ciò non avvenga e che invece possa ella profittare della influenza già acquistata colà dall'Olanda, dalla Francia e dall'Inghilterra onde venire felicemente a capo della sua missione.

Come avrà veduto nel percorrere le presenti istruzioni, in esse lo scrivente si è limitato a darle delle norme generali, lasciandole pel resto intera libertà d'azione; se grande è perciò la responsabilità che il Governo del Re lascia alla S.V., grandissima è la fiducia che in lei ripone.

Il sottoscritto, augurandole insieme a tutti del bordo felicissima navigazione, è sicuro che la *Magenta* corrisponderà pienamente all'aspettativa del Governo e del Paese.

IL MINISTRO
Angioletti

Appendice 9

Corvetta di primo rango a elica *Principessa Clotilde*

Costruita in legno al cantiere della Foce di Genova, aveva un dislocamento di 2.182 tonnellate; impostata nel 1861 fu varata il 10 agosto 1864.

Lunga 66 m, larga 12,5, con 5.1 m di immersione, disponeva di un apparato motore Penn di circa 400 cavalli che gli permetteva una velocità di 9 nodi e un'autonomia di 800 miglia con 130 ton. di combustibile.

La propulsione principale era quella velica, su tre alberi a vele quadre.

Fece una prima traversata in Inghilterra per portare materiali necessari all'*Affondatore* e partecipò alla campagna del 1866, arrivando in Adriatico, però, solo il 24 luglio.

Fino alla sua destinazione nei mari orientali fece servizio di crociera in Tirreno. Al rientro della campagna 1868-1871 si recò sulla costa nord dell'Africa navigando dalla Spagna all'Egitto.

Fu messa in disarmo, e quindi radiata, nel 1875.

Disponeva di un armamento principale costituito da 20 cannoni da 16 cm e da 4 cannoni da sbarco.

L'equipaggio era di 345 uomini.

Appendice 10

Profilo del capitano di fregata Carlo Alberto Racchia

Nato il 31 agosto 1833 a Torino; suo padre era generale dell'esercito piemontese.

Frequentò la scuola di Marina di Genova e fu promosso Guardiamarina nel 1852; ma già dal luglio 1846 era imbarcato, partecipando alla Campagna di guerra del 1848 e successivamente alla guerra di Crimea e quindi alla Campagna di guerra del 1859.

Sottotenente di vascello il 31.5.1855, tenente di vascello di 2ª classe il 27.5.1859; di 1ª classe il 7.4.1861; capitano di fregata di 2ª cl. il 6.5.1866 e di 1ª classe il 5.12.1867. Imbarcato su molte unità (*Aurora, Euridice, Aquila, Costituzione, Beroldo, De Geneys, Monzambano, Tanaro, Re d'Italia, Adelaide, Ardita, Re Umberto*) prima di assumere il comando della *Principessa Clotilde*. Contrammiraglio il 27.8.1881 e Vice Ammiraglio il 26 agosto 1887; al rientro della seconda missione nel Sud-est asiatico, dove dipendeva dal Ministero degli Esteri, il Racchia comandò la R. Scuola di Marina di Genova dal 27.9.1876. Fu destinato quale addetto navale a Londra il 27.2.1880 e successivamente Presidente della Commissione Permanente per gli esperimenti del materiale da guerra dal 25.1.1882 al 1.9.1884. Segretario Generale del Ministero Marina dal 1.8.1884 e Comandante in Capo del 1° Dipartimento dal 1.1.1890; Senatore del Regno dal 1.11.1892; Ministro Segretario di Stato della Marina dall'8.12.1892 al 28.11.1893.

Colpito da polmonite morì a bordo della Regia Nave *Lepanto* il 12.3.1896 a La Spezia.

LE STAZIONI NAVALI NELL'AMERICA LATINA E LA DIFESA DEGLI INTERESSI ITALIANI E DELLE COMUNITÀ DEI CONNAZIONALI

ALBERTO SANTONI

I primi passi

Un consistente flusso migratorio di lavoratori italiani verso il nuovo mondo e soprattutto in direzione dell'America latina ebbe inizio fin dai primi decenni del XIX secolo, avendo come principale punto di partenza il porto di Genova, tanto che nel 1834 abbiamo notizia del formarsi di una colonia di liguri sulle rive del Rio de La Plata(1).

Circa due decenni più tardi giunsero in quelle nuove terre di speranza i lombardi, che impiantarono fattorie soprattutto in Paraguay e Uruguay, mentre soltanto dopo l'Unità d'Italia cominciò il grande flusso migratorio di braccianti meridionali.

Preso atto di questo fenomeno, il governo sardo ravvisò subito l'opportunità di indirizzare alla volta delle acque sudamericane le periodiche crociere di addestramento dei giovani ufficiali di Marina, conseguendo così anche lo scopo politico di "mostrare bandiera", oltre a quello prioritario di assistenza e protezione dei sudditi colà residenti. Furono compiute pertanto alla volta dell'America latina le campagne oceaniche della corvetta *Euridice* (1836-1838), della fregata *Des Geneys* (1835, 1841 e 1843), del brigantino *Daino* (1845-1847), della corvetta *Aurora* (1847), del brigantino *Eridano* (1842-1845 e 1848-1851), della corvetta *Aquila* (1844-1846 e 1852-1854), della corvetta *San Giovanni* (1849) e del brigantino *Colombo* (1844-1848 e 1858)(2).

Occorre subito dire che la pur occasionale e provvisoria presenza di tali unità da guerra nei principali scali sudamericani si dimostrò molto opportuna, considerando i tentativi di sopraffazione e perfino di sfruttamento di cui divennero vittime i nostri primi emigranti. Costoro infatti, che pure si sarebbero ben presto imposti localmente per ingegno, ma anche per astuzia non sempre limpida, erano inizialmente privi di adeguate esperienze e delle necessarie conoscenze delle locali realtà con le quali avrebbero dovuto confrontarsi(3).

Consapevole di tutto ciò, il nuovo governo dell'Italia unita moltiplicò gli sforzi in quella direzione, impegnandosi a tutelare gli interessi di tutti i connazionali emigrati in quei lontani paesi, attraverso la costante permanenza nelle acque sudamericane di una o più unità da guerra. Così già nella primavera del 1862 venne inviata

all'estuario del Rio de La Plata la corvetta *Iride* (ex *Aquila*), che divenne la prima nave italiana "stazionaria", cioè appartenente ad un Comando locale permanente. Per la storia ricordiamo che l'*Iride* era allora comandata dal capitano di fregata Amilcare Roberti e che nel novembre 1863 essa venne sostituita nella stazione del Rio de La Plata dalla corvetta a ruote *Fulminante* del capitano di fregata Federico Martini. Quest'ultima unità fu poi affiancata nel 1864 dalla corvetta *Ercole* del capitano di fregata Camillo Lampo e dalla cannoniera *Veloce* del tenente di vascello Pietro Caimi(4).

Il potenziamento della presenza navale italiana in quelle acque risultò allora assai opportuno, considerando le ricorrenti contese tra i vari paesi sudamericani, che rischiavano di mettere in pericolo la vita e gli averi dei nostri connazionali colà residenti. Un esempio di quanto detto fu fornito dall'intervento assistenziale della cannoniera *Veloce* a Paysandù, in occasione del locale attacco da parte di navi brasiliane nell'inverno 1865.

Nel frattempo continuavano ad essere frequentemente indirizzate verso i porti sudamericani le campagne di istruzione degli allievi ufficiali della Regia Marina unitaria, che fungevano così da supplementare strumento di rassicurazione per gli emigrati. Ciò accadde, ad esempio, nell'estate del 1864, quando la pirofregata *Principe Umberto*, comandata dall'allora capitano di vascello Guglielmo Acton, compì una crociera lungo le coste orientali e occidentali del Sud America, attraversando il pericoloso stretto di Magellano(5).

In quello stesso periodo la Regia Marina predispose la prima circumnavigazione del globo da parte di una propria unità da guerra, la pirocorvetta *Magenta*; ma una sopravvenuta crisi politica ritardò la missione, che alla fine venne eseguita tra il febbraio 1866 e il marzo 1868. La *Magenta* salpò proprio dalla Stazione del Rio de La Plata agli ordini del capitano di fregata Vittorio Arminjon, venendo rimpiazzata dalla pirofregata *Regina* come locale nave comando, e toccò Batavia, Singapore, Saigon, Tokio e alcuni porti cinesi, promuovendo accordi diplomatici e commerciali e realizzando un'impresa nautica di notevole spessore(6).

Dalla Stazione alla Divisione navale

Poco prima della partenza della *Magenta* per la sua prestigiosa missione, la Stazione navale del Rio de La Plata era stata potenziata, tanto da assumere il 6 maggio 1865 la qualifica di Divisione navale. Essa mantenne la propria sede a Montevideo e passò agli ordini provvisori del già ricordato capitano di vascello Guglielmo Acton (che sarebbe poi divenuto Ministro della Marina tra il gennaio 1870 e l'agosto 1871) e poi alle dipendenze del contrammiraglio Vincenzo Riccardi a partire dal 17 gennaio 1866.

I compiti della neo-costituita Divisione navale, previsti dettagliatamente dal governo di Firenze, potevano essere riassunti nell'accrescimento dell'influenza italiana in Sud America, nella protezione dei nostri emigranti e delle loro proprietà e nel

sostegno materiale all'azione diplomatica dei rappresentanti consolari del Regno. Nella malaugurata eventualità di guerre o di disordini locali doveva essere rispettato il principio di una ponderata neutralità, che poteva essere infranta solo in caso di ripetute minacce agli interessi dei connazionali e ai consolidati principi umanitari, operando possibilmente di concerto con le Marine amiche o prevalenti.

A quest'ultimo proposito non si può fare a meno di sottolineare che le relative direttive generali anticipavano di oltre un secolo quelle assegnate alle odierne forze multinazionali di pace. Allora però, in mancanza degli attuali strumenti di informazione e di trasmissione di ordini a lunga distanza (la radio non era stata ancora inventata e lo scambio di notizie oltremare era affidato alle navi staffetta), ogni comandante in acque lontane, come quelle sudamericane, doveva godere di una maggiore indipendenza e discrezionalità nella valutazione degli eventi locali, da parte loro variabilissimi nel tempo e nello spazio(7).

Nella fattispecie esisteva inoltre una notevole difficoltà di intervento tempestivo su entrambe le sponde del Sudamerica, attraverso l'infido stretto di Magellano, al minimo segno di disordini che avrebbero potuto mettere in pericolo le vite e i beni dei connazionali ormai disseminati nell'immensità del continente. Né era sempre possibile disporre di un numero di navi sufficiente alla bisogna, soprattutto quando la situazione in Europa sconsigliava di inviare rinforzi in acque tanto lontane, come accadde in occasione della terza guerra di indipendenza del 1866 e durante i successivi e ripetuti momenti di crisi tra l'Italia e la Francia nel Mediterraneo e altrove(8).

Un esempio dei difficili rapporti tra questi due paesi si era appena palesato oltremare in occasione della sanguinosissima guerra civile americana e soprattutto del concomitante tentativo di sciacallaggio di Napoleone III in Messico. Nell'occasione il governo italiano avrebbe voluto inviare una propria nave di vigilanza nelle acque messicane ed aveva ottenuto al proposito il sempre indispensabile consenso di Londra. Tuttavia la Francia si oppose decisamente a tale progetto, che quindi dovette essere accantonato(9).

Sempre in quel periodo, e precisamente tra il 1864 e il 1870, si svolse in Sudamerica la cosiddetta guerra della Triplice Alleanza tra la forte coalizione di Argentina, Brasile e Uruguay e il Paraguay del dittatore Francisco Solano Lopez, conclusasi con la sconfitta e la spoliazione di quest'ultimo Paese, ma anche con uno strascico di movimenti rivoluzionari fomentati dalle repubbliche andine (Bolivia e Cile), contrarie allo strapotere brasiliano nella zona. In questo quadro desolante, reso ancor più grave dalle sopravvenute epidemie di colera, la Divisione navale italiana del Rio de La Plata, dal giugno 1867 al comando del contrammiraglio Anguissola, operò come meglio poteva, pur essendo allora costituita soltanto dalla malandata pirofregata *Regina*, ben presto costretta a urgenti lavori di manutenzione a Rio de Janeiro, dall'altrettanto scadente corvetta a ruote *Ercole* e dalle cannoniere *Ardita* e *Veloce*(10).

In particolare l'*Ardita* compì missioni fluviali umanitarie a Mendoza e a Corrientes nel 1867 e a Rosario nei primi mesi dell'anno seguente, insieme alla *Veloce*, durante la locale epidemia di colera. Infine nel medesimo periodo le due cannoniere italiane, d'intesa con le navi stazionarie britanniche, francesi, spagnole, statunitensi e brasiliane, sbarcarono propri reparti nella stessa Montevideo, dove si erano svolti pericolosi moti popolari che avevano portato all'uccisione del presidente uruguayano Flores(11).

Quegli eventi fecero finalmente decidere il governo di Firenze a modernizzare la Divisione navale del Rio de La Plata, sostituendo a metà del 1868 le vecchie *Regina* ed *Ercole* con le pirocorvette *Etna* e *Guiscardo*. Così rinvigorita e posta contemporaneamente al comando del contrammiraglio Del Carretto, la Divisione concordò con i belligeranti una sua penetrazione fluviale oltre la linea di fuoco e si portò davanti alle posizioni paraguayane per appoggiare felicemente le trattative del console italiano ad Assuncion miranti al rilascio di un centinaio di connazionali ingiustamente imprigionati.

Purtroppo però le contemporanee economie imposte alle casse dello Stato determinarono in Italia, alla fine del 1868, una nuova contrazione della Divisione, che fu privata del *Guiscardo* e posta al comando del capitano di vascello Cesare Yauch, cioè di un ufficiale di grado inferiore, mentre il contrammiraglio Del Carretto fu richiamato in patria. Tutto ciò proprio mentre si profilava la rotta dell'Esercito paraguayano ed una serie di saccheggi, di devastazioni e di violenze da parte dei vincitori e di gruppi di sbandati, che all'inizio del 1869 coinvolsero alcuni connazionali e perfino il nostro console ad Assuncion, Chapperon, salvato a malapena dall'intervento di reparti della Regia Marina.

Il periodo delle economie

Con la conclusione della sanguinosa guerra della Triplice Alleanza, la Divisione navale del Rio de La Plata subì un ulteriore declassamento, venendo nuovamente relegata nel settembre 1871 al livello di Stazione e posta al comando del capitano di fregata Sarlo, per decisione dell'ammiraglio Augusto Riboty, ritornato al dicastero della Marina nel governo Lanza. Le famose "economie fino all'osso" condussero nella fattispecie ad una scelta infelice e intempestiva, poiché la fine del suddetto conflitto armato non significava la sospensione delle molte agitazioni locali, che continuavano a minacciare la vita e gli averi degli emigrati italiani, da parte loro in costante crescita numerica in tutto il Sudamerica. Si ebbero ad esempio, tra il 1873 e il 1876, disordini separatisti nella provincia argentina di Entre Rios e moti rivoluzionari perfino a Buenos Aires e a Montevideo, nonché azioni di guerriglia in Paraguay contro gli occupanti brasiliani, per non parlare di atti di pirateria in mare, diversamente localizzati(12).

La Regia Marina cercò allora di fronteggiare la situazione aumentando la mobilità delle sue poche navi stazionarie o di passaggio nelle acque sudamericane, ma in tal modo essa accentuò il loro logorio ed abbreviò conseguentemente la loro vita operativa, come accadde all'avviso *Staffetta* del comandante Gian Galeazzo Frigerio, inviato tra il 1878 e il 1879 in una lunga crociera fin sulle coste cilene[13].

Di tale sua esperienza il comandante Frigerio ci ha lasciato una testimonianza meno positiva e accomodante di quelle che già allora parlavano di emigrati italiani in uno stato di crescente benessere, di benvoluto inserimento nelle comunità locali e di loro condotta integerrima. Egli invece asserì che "le condizioni dei coloni italiani sono molto misere e le cagioni di questo stato di cose sono molteplici: le principali dipendono o dall'insalubrità del clima o da mancanza di fertilità del suolo concesso o dalla grande lontananza dai centri popolati con mancanza di facili mezzi di comunicazione, o da poca capacità e buona volontà nel personale direttivo; in qualche località trovansi riuniti diversi di questi motivi e le condizioni ne risentono più grandemente"[14].

Tra il 1879 e il 1883 poi scoppiò la cosiddetta guerra del Pacifico tra il Cile e la coalizione di Bolivia e Perù, che rinnovò gli orrori del precedente conflitto della Triplice Alleanza, come in occasione della fucilazione di alcuni cittadini neutrali, tra cui undici italiani, avvenuta a Chorillos il 14 gennaio 1881 ad opera di soldati cileni. In quelle circostanze non era possibile pensare ad un'azione punitiva sul modello solitamente usato dagli anglo-francesi, poiché le uniche navi italiane che poterono raggiungere le coste cilene furono la pirocorvetta *Garibaldi* e la decrepita corvetta a ruote *Archimede*, addirittura oggetto di lazzi e di ironici commenti locali, come rivelò amaramente l'allora comandante Costantino Enrico Morin, poi divenuto anch'esso Ministro della Marina[15].

Con il successivo arrivo sul posto, e precisamente a Callao, del piccolo incrociatore *Cristoforo Colombo* fu comunque possibile esercitare almeno più concrete operazioni di evacuazione profughi, di protezione della navigazione mercantile e di sostegno sanitario ed alimentare, a beneficio non solo dei nostri residenti, ma anche delle comunità straniere che di volta in volta ne facevano richiesta.

Terminato poi anche questo conflitto con la vittoria del Cile, a Roma si ritenne che la protezione dei crescenti interessi italiani in Sudamerica richiedesse la ricostituzione della Divisione navale del Rio de La Plata. Tale decisione però subì prima un rinvio a causa degli eventi coloniali in terra africana e poi, quando il progetto venne finalmente attuato, esso ebbe purtroppo una breve esistenza. Infatti la Divisione navale del Rio de La Plata, rinata nel 1886, fu nuovamente e definitivamente sciolta nel 1888, in seguito alla necessità di tenere riunita nel Mediterraneo la flotta italiana in vista di una temutissima invasione francese del territorio nazionale, in un periodo di ripetuti contrasti tra Roma e Parigi[16].

Di conseguenza si verificò addirittura un biennio di assenteismo navale italiano in Sudamerica, che perdurò fino al 1890 quando l'incrociatore *Amerigo Vespucci* compì una crociera lungo le coste brasiliane, argentine, cilene e peruviane, spingendosi anche all'interno, lungo le classiche vie fluviali. Questa unità venne poi sostituita nell'anno seguente dalle cannoniere *Andrea Provana* e *Sebastiano Veniero*, affiancate nel 1892-1893 dagli incrociatori *Giovanni Bausan* e *Dogali*.

Il pericolo di epidemie e di una guerra col Brasile

Il nuovo e da tempo insolito ammassamento di tante navi nella Stazione navale del Rio de La Plata era stato determinato dall'insorgere di gravi complicazioni diplomatiche tra Roma e il nuovo governo repubblicano brasiliano, incapace di proteggere i residenti stranieri dai disordini scoppiati in più parti dell'immenso paese sudamericano e culminati il 6 novembre 1893 nell'uccisione di un marinaio del *Bausan* ad opera dell'Esercito federale. La reazione delle navi stazionarie europee (tre inglesi, due tedesche, una francese ed una portoghese) portò allora alla nascita pressoché spontanea di una locale forza multinazionale, che ebbe come comandante provvisorio il più anziano ammiraglio presente, cioè l'italiano Giovan Battista Magnaghi, appena sopraggiunto a bordo dell'altro incrociatore *Etna*, ma richiamato in Patria alla fine dell'anno[17].

Anche gli altri due incrociatori (il *Bausan* e il *Dogali*) e le due cannoniere *Provana* e *Veniero* ricevettero in breve successione l'ordine di rimpatriare, soprattutto dopo lo scoppio in zona di un'epidemia di febbre gialla, che causò vittime anche tra gli equipaggi delle navi europee e americane, come accadde ad un marinaio dello stesso *Dogali*. Pertanto, per un anno, cioè fino all'arrivo dell'incrociatore *Liguria* all'inizio del 1895, la Marina italiana fu nuovamente assente nelle acque sudamericane, nonostante la sua flotta potesse vantarsi di essere considerata la terza nella graduatoria mondiale proprio nel triennio 1892-1895.

La perdurante epidemia di febbre gialla inoltre impedì di lì a poco il previsto arrivo nella Stazione di Rio de La Plata dell'incrociatore *Lombardia*, che avrebbe dovuto avvicendare il *Liguria* alla fine del 1895, ma che, fatta sosta a Rio de Janeiro, venne contaminato pesantemente dal morbo, con la conseguente morte di ben 138 uomini dell'equipaggio (il 55% dell'intera forza), compreso il comandante e cinque ufficiali, il che costituiva allora l'equivalente di una battaglia perduta[18].

A rendere la situazione ancor più difficile si rinnovarono in quel periodo in Brasile significative malversazioni e violenze ai danni di residenti italiani, ora indifesi di fronte alle autorità locali che non volevano risarcire i reali o presunti danni da essi subiti durante la recente rivoluzione. Alcuni nostri connazionali vennero maltrattati da turbe in gran parte eccitate da addomesticati resoconti giornalistici locali, dando luogo ad una caccia all'italiano "molestatore", con scene che dovrebbero essere oggidì di monito a molti benpensanti cittadini della nostra civile e opulenta repubblica.

I moti anti-italiani assunsero il loro apice a Santos, tanto che il governo di Roma, seguendo l'ardita prassi internazionale allora comune, prese seriamente in esame nell'estate del 1896 un intervento militare punitivo e quindi l'ipotesi di un conflitto armato contro il Brasile[19].

A determinare questo estremo provvedimento non c'era però soltanto il desiderio di adeguarsi alla famigerata "politica delle cannoniere", da noi già da allora condannata quando ad eseguirla erano inglesi e francesi, ma anche e soprattutto la volontà di ristabilire l'onore militare nazionale appena infranto sul campo africano di Adua (1° marzo 1896).

Per prima cosa venne immediatamente annunziata la costituzione di una "Squadra dell'Atlantico", mentre agli ufficiali dell'incrociatore *Piemonte*, giunto il 23 settembre a Rio de Janeiro con il nuovo plenipotenziaro De Martino, fu dato l'incarico di raccogliere tutte le possibili informazioni utili sulla consistenza e preparazione della Marina brasiliana[20].

Il Ministro della Marina, Benedetto Brin, affidò quindi al viceammiraglio Accinni l'incarico di esaminare la fattibilità di un piano offensivo. Tale relazione fu pronta alla fine di ottobre e segnalò con un certo imbarazzo che il muovere guerra al Brasile presentava numerose difficoltà, soprattutto a livello logistico, tanto da far prevedere più danni che vantaggi ed un inutile sperpero di denaro pubblico. Inoltre un passo della relazione Accinni esprimeva forti dubbi sulla lealtà e sulla forza d'animo dei nostri connazionali in Brasile, che "non ricordano la patria se non per i sentimentali entusiasmi e ben poco quando, per compiere verso di essa forti doveri, debbasi provare virilità d'animo"[21].

Nella speranza di ricevere maggiore conforto, il Ministero della Marina chiese una relazione sul caso anche all'ammiraglio Palumbo, comandante della cosiddetta "Divisione volante" di Augusta e che avrebbe dovuto presumibilmente assumere la direzione della spedizione navale contro il Brasile. Tuttavia anche il giudizio del Palumbo fu improntato al noto adagio del "vorrei ma non posso", puntando questa volta soprattutto sull'inadeguatezza delle informazioni relative alle Forze Armate brasiliane.

Alla fine, fortunatamente, la diplomazia ebbe la meglio sulle velleità militariste, grazie al silenzioso lavoro del plenipotenziario De Martino che, sebbene non fosse riuscito ad avere completa soddisfazione nell'intricata vicenda dei nostri connazionali, riuscì almeno a raggiungere al proposito un accettabile compromesso con le autorità di Rio de Janeiro[22].

Dalla fine dell'Ottocento alla seconda guerra mondiale

Negli anni conclusivi del XIX secolo le acque del Sudamerica furono percorse da varie unità italiane, alcune delle quali componenti un'apposita "Divisione navale oceanica" creata in occasione del conflitto ispano-americano del 1898. Tra le navi

più insistentemente presenti in loco si distinse l'incrociatore *Calabria*, della cui missione ci è giunto solo recentemente un resoconto di prima mano, redatto cioè da un suo marinaio, Giuseppe La Scala, che ci ha ricondotti nel clima del tempo, rinnovando la tradizionale produzione diaristica, tipica dell'Ottocento[23].

Seguirono, nei primi anni del nuovo secolo, le crociere dell'*Umbria*, spintasi fin sulle coste del Perù, dell'*Elba* e del *Liguria*, quest'ultimo incrociatore al comando del duca degli Abruzzi. Ritornò poi nelle acque sudamericane l'incrociatore *Dogali*, che compì una lunga crociera sulle due sponde del continente tra il 1904 e il 1907, venendo poi ceduto alla Marina uruguayana e ufficialmente radiato dal quadro del naviglio militare il 16 gennaio 1908[24].

Nel periodo immediatamente successivo si alternarono nella Stazione del Rio de La Plata l'*Ettore Fieramosca*, il *Puglia*, il *Pisa* e, a più riprese, l'*Etruria*, fino a quando, a causa della guerra di Libia (1911-1912) e poi della prima guerra mondiale, la Regia Marina interruppe il regolare e periodico invio di proprie unità nelle acque sudamericane.

La bandiera italiana ritornò a sventolare in quelle acque nel 1924, grazie ad un'iniziativa piuttosto singolare. In quell'anno, infatti, il nuovo regime fascista decise di organizzare in America meridionale e centrale una Fiera Campionaria itinerante, che avrebbe dovuto reclamizzare i principali prodotti nazionali, a beneficio delle nostre esportazioni locali. Fu scelto allo scopo il piroscafo *Palasciano*, ribattezzato *Italia*, iscritto provvisoriamente nel ruolo del naviglio dello Stato e posto al comando del capitano di vascello Carlo de Grenet, che compì la sua missione tra il 18 febbraio e il 20 ottobre di quell'anno. Esso toccò, con buoni risultati commerciali, i principali scali sudamericani della costa orientale e occidentale e rientrò attraverso il canale di Panama, sostando in alcuni porti caraibici.

Invece non fu più sentita a Roma l'esigenza di ripristinare la consuetudine di una costante e non occasionale presenza navale italiana in America latina, sempre più popolata da connazionali immigrati, ma anche sempre più nell'orbita statunitense. Maggiore attenzione, al contrario, sembrò essere allora rivolta dal Ministero della Marina alle acque asiatiche ed estremo-orientali, che tra le due guerre mondiali furono senz'altro frequentate più intensamente da nostre rappresentanze navali[25].

La presenza della Regia Marina in Sudamerica rimase quindi affidata alle selezionate crociere di istruzione degli allievi dell'Accademia Navale, come accadde ancora nel 1924. In quell'occasione anzi fu addirittura predisposta a detto scopo un'apposita "Divisione Speciale", formata dai due incrociatori corazzati *San Giorgio* e *San Marco*, agli ordini dell'ammiraglio Attilio Bonaldi e che aveva a bordo anche il principe di Piemonte Umberto di Savoia. Tra il luglio e il settembre di quell'anno la "Divisione Speciale" toccò i porti sudamericani di Bahia, Buenos Aires e Montevideo, rientrando in Patria il 22 ottobre attraverso le isole Canarie, Cadice ed Algeri, dopo aver condotto anche rilievi idrografici ed esperimenti radiotelegrafici.

Si dovette poi attendere il periodo a cavallo degli anni Venti e Trenta per registrare due altre importanti crociere nell'Atlantico sud-occidentale. Nel 1929 infatti il nuovissimo incrociatore pesante *Trento* effettuò un viaggio di cortesia e di propaganda a Rio de Janeiro, Bahia, Buenos Aires e Montevideo, mentre tra il 1930 e il 1931 una Divisione di otto esploratori della classe "Navigatori", al comando dell'ammiraglio Umberto Bucci, eseguì attività di scorta e di sostegno radiotelegrafico e meteorologico a vantaggio della famosa trasvolata di Italo Balbo tra l'Italia e il Brasile(26).

Dopo due crociere di istruzione svolte nei Caraibi e nel Nordamerica dalle navi scuola *Cristoforo Colombo* e *Amerigo Vespucci* nel 1932-1933 e dopo la contemporanea partecipazione dei due sommergibili *Balilla* e *Millelire* e delle due vedette *Biglieri* e *Matteucci* alla cosiddetta "crociera del decennale" di Italo Balbo in direzione degli Stati Uniti (impresa che esula dal nostro tema), l'ultima comparsa di navi italiane nell'America latina vera e propria si ebbe alla vigilia della seconda guerra mondiale.

Infatti il 5 novembre 1938 salpò da Napoli la 7ª Divisione incrociatori (*Eugenio di Savoia* e *Duca d'Aosta*), al comando dell'ammiraglio Edoardo Somigli. Essa avrebbe dovuto inizialmente compiere un intero periplo del globo, ma la crescente tensione internazionale di quei tempi consigliò alla fine di limitare la crociera alle sole acque sudamericane orientali e occidentali, con ritorno in Patria il 3 marzo 1939 attraverso il canale di Panama. Ci furono poi altri cambiamenti di programma nelle varie tappe previste, tra cui sorprende, data la politica di forza instaurata dal fascismo, la cancellazione della sosta a Valparaiso " in seguito al cambio del regime nel Cile, accompagnato da manifestazioni poco amichevoli verso l'Italia", complicazione che nel passato aveva invece determinato proprio il locale accorrere di navi nazionali(27).

In conclusione l'attività navale italiana in America latina vide tra l'Unità e la fine dell'Ottocento il suo massimo sviluppo, con 43 unità nazionali che sostarono in quelle acque su un totale di 79 navi contemporaneamente impegnate oltremare. Da allora però, anche a causa delle crescenti complicazioni internazionali sfociate nella prima guerra mondiale e poi nell'avvento del fascismo, la presenza in loco della Marina italiana divenne sporadica ed occasionale, non più improntata cioè alla protezione delle nostre comunità di emigrati, ma finalizzata principalmente a "mostrare bandiera", esigenza prioritaria soprattutto nei regimi dittatoriali in un periodo in cui le finalità ideologiche prevalevano su quelle civili e umanitarie.

NOTE

(1) Sull'argomento vds., tra l'altro, C. Brizzolari, *Storia di Genova sul mare*, Firenze, Vallecchi, 1972.

(2) Cfr. M. Gabriele, *La prima Marina d'Italia (1860-1866)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1999, p. 78-79.

(3) La Marina napoletana del Regno delle Due Sicilie non fu spinta ai viaggi oceanici dalle stesse esigenze di quella sarda, a parte il fatto, forse troppo enfatizzato dall'attuale storiografia, di non amare le crociere all'estero per timore di un "contagio liberale".

(4) Per le caratteristiche delle unità italiane citate qui e altrove vds. F. Bargoni, *Tutte le navi militari d'Italia, 1861-1986*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1987.

(5) La *Principe Umberto* aveva allora appena concluso un altro viaggio di addestramento degli allievi delle Scuole di Marina lungo le coste atlantiche dell'America settentrionale, toccando New York e Filadelfia al comando di un altro illustre ufficiale: l'allora capitano di vascello Simone di Saint Bon.

(6) Cfr. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (d'ora in poi siglato A.U.S.M.M.), repertorio di base, busta 1334, cartella 6; E. H. Giglioli, *Viaggio intorno al mondo della R. pirocorvetta italiana "Magenta"*. Relazione scientifica e descrittiva, Milano, Meisner, 1874; F. Leva, *Storia delle campagne oceaniche della Regia Marina*, vol. I, Roma, Ufficio Storico della Marina, 1936, p. 60-86.

(7) Si perpetuava allora la situazione in cui si erano trovati per secoli i comandanti in mare, isolati dalla madre patria e nella necessità di esibire anche doti diplomatiche, oltre a quelle professionali militari.

(8) Vds. al proposito l'amplissima bibliografia, tra cui A. Santoni, *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1993, p. 3-10 e 23-33.

(9) Cfr. Ministero degli Affari Esteri, *Documenti Diplomatici italiani (D.D.I.)*, serie I, vol. I, p. 481, 497, 501-502 e 546.

(10) Archivio Centrale dello Stato (A.C.S.), fondo Ministero della Marina, Marina Militare, busta 37.

(11) *Ibidem*, buste 34 e 35.

(12) *Ibidem,* busta 37.

(13) *Viaggio del R. Avviso Staffetta da Montevideo a Valparaiso* in "Rivista Marittima", novembre 1878.

(14) Cfr. E. Ferrante, *Crociere e relazioni di viaggio dei marinai Italiani nell'Ottocento (1861-1900)*, supplemento alla "Rivista Marittima" di giugno 1985.

(15) M. Gabriele - G. Friz, *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello Stato unitario italiano*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1973, p. 279, nota.

(16) Tra i contrasti italo-francesi nell'ultimo ventennio del XIX secolo erano soprattutto preoccupanti quelli tariffari e quelli coloniali, con questi ultimi rappresentati dalla comune corsa verso Tunisi, vinta alla fine dalla Francia nel 1881. Nell'anno successivo, poi, il Regno d'Italia credette opportuno aderire all'intesa politico-militare austro-tedesca, costituendo con la famosa Triplice Alleanza un altro motivo di antagonismo con Parigi.

(17) Da allora la direzione dell'improvvisata forza multinazionale venne assunta dalla Marina statunitense, comparsa pesantemente in zona con ben cinque incrociatori e intenzionata a far rispettare dagli europei la vecchia dottrina del presidente Monroe, che notoriamente reclamava "un'America per gli americani".

(18) F. Leva, *Storia delle campagne oceaniche della Regia Marina*, vol. II, Roma, Ufficio Storico della Marina, 1936, p. 327-328.

(19) Cfr. M. Gabriele, *Su un progetto di spedizione navale italiana contro il Brasile nell'anno 1896*, in "Storia e Politica", anno II, fascicolo II, aprile-giugno 1967.

(20) A.U.S.M.M., repertorio di base, busta 159/1, fascicolo "Brasile".

(21) *Ibidem*. La relazione Accinni è stata riprodotta e commentata nei suoi passi fondamentali da M. Gabriele - G. Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1982, p. 79-84.

(22) *Ibidem*, p. 86.

(23) Vds. G. Vicentini, *Diario di un marinaio di leva*, 1897-1899, Torino, Paravia, 1999.

(24) Cfr. G. Giorgerini - A. Nani, *Gli incrociatori italiani 1861-1964*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1964, p. 182.

(25) Vds. F. Leva, *Storia delle campagne oceaniche della Marina Militare*, vol. IV, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1960.

(26) Nel corso della prima di tali crociere il comandante del *Trento*, capitano di vascello Wladimiro Pini, ebbe modo di annotare non soltanto le festose accoglienze, ma anche l'esistenza in alcuni circoli locali di sentimenti antifascisti, che causavano spaccature all'interno delle nostre comunità. *Ibidem*, p. 274.

(27) *Ibidem*, p. 553. Nella stessa pagina del suo libro sulle campagne oceaniche della R. Marina il Leva segnala anche "qualche incidente dovuto a intemperanze di elementi avversi al fascismo", senza peraltro precisarne la localizzazione, mentre a p. 556 egli parla apertamente di "un incidente fra marinai dell'*Eugenio di Savoia* ed elementi spagnoli rossi e comunisti locali frammisti ad ebrei". Altre manifestazioni anti-italiane furono poi registrate in Ecuador, a Panama e in Venezuela (cfr. p. 557-558).

I MILITARI ITALIANI E LA POLITICA ESTERA NEI BALCANI

ANTONELLO BIAGINI

Gli archivi militari, o meglio gli archivi dei tre Uffici storici di Forza Armata (Esercito, Marina, Aeronautica) conservano un materiale non secondario ai fini della ricostruzione della politica estera italiana. Non sono fonti diplomatiche nel senso rigoroso del termine, ma la documentazione che si riferisce agli addetti militari è certamente un materiale che si avvicina molto alla tipologia del documento diplomatico, pur non identificandosi con esso.

Il ruolo di addetto militare risulta, del resto, atipico anche nel contesto della "professione militare"; tra i suoi compiti quello "informativo" è sicuramente quello che si è caricato di significati equivoci e maggiormente negativi.

Seguire le operazioni di mobilitazione è, ad esempio, una delle attività specifiche degli addetti militari. E questo per due motivi: 1) uno interno (studiarne i metodi per una eventuale adozione e/o reazione); 2) uno di carattere politico. Le operazioni di mobilitazione avevano, infatti, una discreta estensione nel tempo ed era quindi possibile (almeno in linea teorica) intensificare le trattative diplomatiche.

Formalmente – fin dalle prime istruzioni – si può rilevare l'esistenza del problema: gli ufficiali inviati all'estero dovevano rifuggire infatti dai rapporti con persone "equivoche" e dovevano attenersi ai compiti puramente informativi sul piano tecnico-militare. Questo sul piano formale. Vedremo invece dilatarsi sempre di più il ruolo politico sia per le condizioni oggettive nelle quali si trovano ad operare, sia per l'impulso proveniente dai vertici (capo di Stato Maggiore, aiutante di Campo del re).

Di questo patrimonio archivistico si parlò durante il primo convegno di storia militare nel 1969[1]; sollevò il problema Rodolfo Mosca, interessato agli anni della Triplice Alleanza (1882-1914) e in particolare alle convenzioni militari, sollecitato, in questo, dall'allora imminente e annunciata pubblicazione del volume di Mariano Gabriele sulle convenzioni navali della Triplice.

Nel 1971 durante il servizio di leva, incoraggiato e guidato da Angelo Tamborra che ne condivideva le scelte di fondo, iniziavo il lavoro di ricerca sugli addetti militari operanti nella penisola balcanica.

Negli anni, infatti, che vanno dal Congresso di Berlino alla prima guerra mondiale, gli ufficiali italiani sono particolarmente presenti come addetti militari, membri di commissioni internazionali, delegati a convegni, in servizio presso eserciti stranieri sulla base di precisi accordi internazionali in quell'area danubiano-balcanica verso la quale maggiormente si indirizza, come noto, la politica estera italiana.

La situazione balcanica, dunque, uno degli sfondi che meglio rappresenta, al di là dei compiti formali, ruoli e funzioni degli addetti militari, i quali operano nell'ambito delle trattative diplomatiche, molteplici e complesse, che caratterizzano l'ultimo ventennio dell'Ottocento e il primo decennio del secolo successivo.

La questione d'Oriente si ripropone ufficialmente con l'insurrezione contro i turchi in Erzegovina (luglio 1875) e con la dichiarazione di guerra di Serbia e Montenegro al governo ottomano (luglio 1876); la reazione ottomana dell'anno successivo offre il pretesto alla Russia per intervenire direttamente, vanificando i risultati del Congresso di Parigi del 1856 che aveva ribadito il principio di integrità dell'Impero ottomano e la neutralizzazione del mar Nero.

Della questione d'Oriente vengono investiti gli addetti militari di Vienna e Berlino.

Luigi Majnoni(2) sin dall'inverno 1875 segnala da Vienna al capo di Stato Maggiore la mobilitazione in atto nell'Austria-Ungheria, e valuta a pieno l'importanza delle decisioni del Ministero della Guerra austriaco: queste, infatti, sono tali da giustificare l'intervento dell'esercito nella Bosnia. Un ruolo molto importante in quell'occasione sarebbe stato affidato all'artiglieria da montagna, raccolta in Dalmazia, in Tirolo e a Vienna.

Lo stesso Majnoni è autore di un lungo rapporto(3), redatto nel dicembre del 1876 dopo una missione in Serbia e in Turchia per la delimitazione della linea d'armistizio fra i due contendenti. In tale rapporto egli descrive l'ordinamento dell'esercito turco, carente a suo avviso nella preparazione dei quadri, nell'armamento e nell'equipaggiamento; tali limiti, secondo il Majnoni, avrebbero influito negativamente in un eventuale scontro con gli eserciti europei.

Luchino del Mayno(4), assegnato all'ambasciata italiana a Berlino, dal 1876 segue la mobilitazione dell'esercito russo e tutti gli avvenimenti che si svolgono nell'Oriente balcanico. Egli si mostra particolarmente interessato all'organizzazione della campagna da parte dei russi e dei turchi e attorno a questo tema raccoglie informazioni e osservazioni provenienti dagli ufficiali prussiani e da quelli russi. Secondo l'opinione prevalente, diffusa a Berlino, lo zar chiede al popolo romeno un sostegno solo logistico e non militare, cosa che accadrà regolarmente fino agli avvenimenti di Plevna, quando infine sarà costretto a sollecitare anche una collaborazione militare.

Del Mayno sottolinea da una parte l'inazione turca e dall'altra la mancanza di organizzazione russa, almeno per i primi mesi della campagna; ma l'assenza di attività sul teatro di guerra della Bulgaria continua e l'ufficiale italiano considera tale situazione come decisamente negativa per la Russia.

È da notare comunque che del Mayno, componente della commissione militare incaricata di preparare il materiale cartografico per le riunioni dei plenipotenziari al Congresso di Berlino, rileva l'inadeguatezza degli strumenti cartografici con il conseguente acutizzarsi dei conflitti sui confini al momento del lavoro concreto sul terreno.

Preoccupazioni più che fondate, come si evince dallo studio dei documenti relativi alle commissioni per la delimitazione dei confini del Montenegro, della Serbia, della Romania, della Bulgaria e della Rumelia.

Giuseppe Ottolenghi[5] nel novembre 1879 viene nominato delegato nella commissione per la delimitazione del Montenegro; strumento centrale del lavoro della commissione la "carta austriaca" sulla quale si era già discusso al Congresso di Berlino, che però non aveva sancito, come criterio direttivo, il principio di nazionalità, di razza, di religione. Un testo dunque estremamente fluido, tranne che per la disposizione tassativa di lasciare alla Turchia il territorio delle tribù albanesi. Il governo turco si mostra ufficialmente favorevole al lavoro della commissione, salvo vanificarne i contenuti rendendo difficile l'accesso ad alcune località, tanto che Ottolenghi non riesce, e con lui gli altri componenti della commissione, a raggiungere i territori che la Turchia aveva dovuto abbandonare ma che si era rifiutata di consegnare al Montenegro.

Sempre collegata ai lavori della commissione, la relazione del colonnello Velini[6] sulla delimitazione della Serbia. Il lungo rapporto è diviso in quattro parti relative rispettivamente alla delimitazione vera e propria, alle conseguenze politiche, alle istituzioni serbe e alle condizioni militari del paese. Il nuovo confine della Serbia viene tracciato in quattro mesi di lavoro (giugno-settembre 1879): dodicimila chilometri quadrati, con una popolazione di circa trecentomila abitanti, sono annessi al paese. Questo confine, "tracciato sommariamente a Berlino", non risponde esaurientemente al principio di nazionalità ed è quindi sin troppo facile prevedere futuri problemi e scontri: il rimpatrio degli albanesi e le questioni relative ai progetti ferroviari austriaci, costituiscono i principali nodi da sciogliere. L'Italia, a giudizio di Velini, per la tutela dei propri interessi economici e commerciali non deve rimanere assente: è necessaria quindi una linea politica coerente e consequenziale.

Nella commissione di delimitazione del confine tra la Romania e la Bulgaria viene nominato, nell'agosto 1878, il colonnello Orero[7]. Ufficiale di formazione piemontese e risorgimentale, attore non secondario di alcune vicende storiche italiane, mostrando costantemente una spiccata personalità. Entrato nell'Accademia militare di Torino nel 1855, partecipa alla presa di Roma nel 1870. Trasferito allo Stato Maggiore nel 1872, nel 1875 viene inviato quale osservatore alle grandi manovre dell'esercito russo a Pietroburgo. Dopo aver lavorato alla delimitazione dei confini in Dobrugia e in Rumelia, riceve nel 1889 il suo incarico di maggior rilievo quando viene chiamato a sostituire il generale Baldissera in Africa. Si trova allora a organizzare l'amministrazione della colonia Eritrea e a svolgere, di fatto, le funzioni di governatore. Assertore della necessità di pacificare il Tigrè e di estendere l'influenza italiana su quelle popolazioni per sottrarle alla propaganda dei due ras ribelli, Mangasci e Alula, elude gli inviti alla prudenza forniti da Crispi alla sua partenza dall'Italia e si pone in contrasto con il rappresentante italiano, conte Antonelli. Promuove quindi una spedizione verso Adua per non

lasciare alle truppe di Menelik il compito di pacificare il Tigrè; ma il risultato, militarmente e strategicamente positivo, della spedizione non sana il contrasto, ormai aperto, con Crispi e soprattutto con il conte Antonelli, alla cui politica Orero è dichiaratamente contrario. Nell'aprile 1890 rinuncia all'incarico, sottolineando polemicamente come fosse "necessario che il governo si pronunci chiaramente, riponendo tutta la sua fiducia nel comando superiore o tutta nel conte Antonelli...". Vico Mantegazza, nella sua narrazione delle guerre africane, contrappone le virtù militari e civili di Orero alle incertezze governative e ai maneggi della diplomazia, incarnata dal conte Antonelli: "la storia del periodo breve nel quale Orero rimase nell'Eritrea – concludeva perentoriamente – non è che la storia di questo dissenso"(8).

Tra i primi delegati a giungere a Costantinopoli (9 settembre 1878), Orero si rende conto ben presto che le divergenze maggiori si sarebbero determinate con il rappresentante russo, interessato a difendere e favorire la Bulgaria, mentre sarebbe necessario superare le difficoltà frapposte dal governo ottomano che rimanda continuamente la nomina del proprio rappresentante in seno alla commissione e quindi, di fatto, l'inizio dei lavori. Il Congresso di Berlino, a giudizio di Orero, avrebbe dovuto creare in Europa una pace stabile e duratura, affidando a tre potenze estranee (Germania, Francia e Italia) un compito di mediazione. In realtà l'esperienza sul campo dimostra il contrario. Il 6 novembre 1878, con votazione a maggioranza, la commissione include la fortezza di Arab Tabia nel territorio romeno: Arab Tabia, fortificazione avanzata di Silistria, permette il controllo delle comunicazioni con la Dobrugia. Per la sua importanza strategica la fortezza è al centro di una successiva vertenza tra la Romania e la Bulgaria che viene risolta solo nel 1880 dopo una lunga trattativa tra Austria-Ungheria e Russia: la fortezza viene definitivamente assegnata alla Romania ma la Bulgaria ottiene una consistente rettifica del confine in prossimità di Silistria.

La guerra serbo-bulgara del 1885 viene particolarmente seguita dagli addetti militari a Pietroburgo e a Vienna. La guerra infatti, provocata dalla Bulgaria, suscita vivaci reazioni in Russia e lo zar ordina l'immediato rimpatrio degli ufficiali russi al servizio del principe di Battemberg e invoca la destituzione dello stesso. A giudizio dell'addetto militare a Pietroburgo, maggiore Giuseppe Dogliotti, l'atteggiamento russo non nasce da sentimenti contrari alla Bulgaria, quanto dal fatto che la politica estera di Pietroburgo in quel momento particolarmente complessa è impegnata in Asia, specificamente nella questione dell'Afghanistan; infatti, mentre si svolgono i lavori per la delimitazione del confine, importanti provvedimenti vengono presi per rinforzare le truppe. Tale intensa attività in Asia "mi conferma nell'opinione", scrive Dogliotti (...) che se la Russia accettò l'accordo con l'Inghilterra non lo fece già con l'intenzione di rinunciare per sempre alle sue mire sull'Afghanistan, o forse meglio ancora quello di ottenere uno sbocco al suo commercio dell'Asia sull'oceano Indiano, ma bensì nel solo intento di poter guadagnare tempo per prepararsi meglio in quell'impresa"(9).

La guerra, pur nel suo rapido svolgersi, rimette in discussione l'intero equilibrio balcanico e dimostra la superiorità dei bulgari nei confronti dei serbi; solo l'energica nota dell'Austria, minacciante un intervento a fianco dei serbi, con possibile ingresso dei russi in Bulgaria, induce Alessandro di Battemberg a deporre le armi e ad avviare le trattative per la conclusione di un armistizio. Viene formata allora una commissione internazionale che il 18 dicembre 1885 tiene la sua prima riunione; all'unanimità è eletto presidente il tenente colonnello Alberto Cerruti[10], come rappresentante della potenza che ha preso l'iniziativa. In quattro giorni e con sei sedute, i commissari portano a termine il loro lavoro: stabilendo la durata dell'armistizio dal 21 dicembre 1885 al 1° marzo 1886, l'evacuazione dei territori occupati, le norme per l'ordine pubblico nelle zone interessate dall'armistizio, la fascia di territorio neutrale tra le due armate, lo scambio immediato dei prigionieri e la nomina dei delegati per i negoziati di pace.

Le relazioni di Salaris[11] e di Trombi[12] riguardano invece la Grecia, proprio all'indomani di quella guerra con la Turchia (febbraio 1897) alla quale hanno partecipato, con slancio ed entusiasmo, i volontari garibaldini italiani. La Grecia, che fin dalla crisi d'Oriente del 1875-1878 ha tentato la via del riscatto dal dominio ottomano, sorretta dalla spinta irredentista di ricostruire l'antico Impero bizantino, esce dalla guerra notevolmente indebolita e si salva solo per l'intervento delle potenze europee che impongono l'armistizio (maggio 1897) e la pace (dicembre 1897).

Alcuni mesi dopo gli accordi di Mürzsteg (2-3 ottobre 1903) il maggiore Rubin de Cervin, addetto militare a Sofia e buon esperto dei problemi balcanici[13], in un lungo rapporto al capo di Stato Maggiore esprime nettamente i propri dubbi sulla validità delle riforme imposte al sultano per la Macedonia. Ribadita, infatti, la complessità della questione balcanica in generale e di quella macedone in particolare, sottolinea come la ribellione delle popolazioni della provincia fosse mantenuta viva "dalle Potenze che sovra essa vantano diritti e covano desideri di conquista" e dalla comprensibile esigenza delle popolazioni cristiane di affrancarsi dal giogo ottomano che impedisce ogni libertà e iniziativa di progresso. La strada intrapresa dalla diplomazia, quella appunto delle riforme, si sarebbe rivelata priva di valore giacché risulta impossibile "modificare il vieto e tradizionale regime turco", mentre la riorganizzazione della gendarmeria, strumento fondamentale per riportare l'ordine nella regione, "anche riuscisse ottima (e la cosa è incerta, date le contrarietà e le mene occulte che da ogni parte la minano) non sarà mai sufficiente a procacciare l'ordine materiale in una regione alpestre, difficile, con scarse comunicazioni e nella quale sono in lotta ogni sorta di interessi, di razza, di religione e di lingua".

La situazione macedone, nel suo progressivo sviluppo a partire dai primi anni del secolo, viene attentamente seguita dall'Ufficio coloniale (Ufficio dello scacchiere orientale) dello Stato Maggiore italiano, attraverso i dati originali desunti

dalla corrispondenza degli addetti militari, dalle relazioni dei viaggi compiuti nella regione dagli ufficiali italiani e dalle notizie degli informatori. L'importanza che lo Stato Maggiore italiano annette alle questioni balcaniche e ai problemi della Macedonia intorno ai primi anni del secolo, si inserisce nel contesto della stessa politica estera italiana, determinata ad acquisire un proprio peso politico nei Balcani. La questione macedone, in particolare, al centro delle competizioni internazionali. Il problema – come sottolinea Rubin – è duplice: sottrarre le popolazioni cristiane al dominio turco e sistemarle secondo il principio di nazionalità.

Il Ministro Tittoni ottiene, in cambio dell'appoggio italiano al programma delle riforme, la nomina di un ufficiale italiano quale comandante della riorganizzazione della gendarmeria. In base a questo accordo nel gennaio del 1904 viene nominato il generale Emilio de Giorgis[14], che il mese successivo giunge a Costantinopoli per assumere ufficialmente il comando della gendarmeria. Nonostante l'evidente successo diplomatico, gli ambienti militari non nascondono le proprie perplessità in merito alla reale efficacia delle progettate riforme. Una nota dell'Ufficio coloniale, redatta dal capitano Zampolli[15], sottolinea come il progetto austro-russo non risponda alle richieste degli insorti bulgari, uniti o no alla Bulgaria, e non sia attuabile nel giro di pochi anni proprio in conseguenza delle frequenti insurrezioni.

Mi sembra interessante segnalare come codesti ufficiali-commissari, a disposizione del Ministero degli Affari Esteri e quindi da questo dipendenti, lamentassero l'assenza di istruzioni precise da parte dei responsabili ministeriali, fatta salva la raccomandazione di attenersi ai dettati del Congresso e di mantenere un sostanziale (e non meglio identificato) atteggiamento di equità: il che è come dire tutto e nulla. Finisce così per prevalere, in quel momento, una interpretazione piuttosto soggettiva (e personale) influenzata spesso dalla mentalità risorgimentale e quindi decisamente favorevole alle nazionalità cosidette oppresse, in contrasto con la linea prudente adottata allora dal Governo; questi, infatti, pur essendo interessato all'area balcanica, mantiene un atteggiamento attento, contemporaneamente, a non acuire i contrasti con le potenze europee per non accentuare l'isolamento, sul piano internazionale, del Paese.

La vicenda che porta al successo il movimento dei Giovani turchi (1908) viene seguita con particolare attenzione e simpatia per i suoi aspetti liberaleggianti dall'addetto militare a Costantinopoli, Vittorio Elia[16]. Pur individuandone i limiti, nei suoi rapporti suggerisce una linea politica di appoggio al movimento che in qualche modo tenta di modernizzare le istituzioni ottomane. Nei fatti, la politica italiana si indirizza in modo ben diverso, cercando di cogliere la presunta debolezza dell'Impero ottomano per ottenere la Libia (1911-'12).

La guerra russo-giapponese (1904-1905), con gli avvenimenti politici interni ad essa collegati, viene seguita dall'addetto militare a Pietroburgo, Paolo Ruggeri Laderchi[17]. I precedenti della guerra, la situazione politica interna, le carenze

dell'organizzazione militare zarista, il manifestarsi di movimenti insurrezionali vengono prontamente registrati e segnalati al corpo di Stato Maggiore individuando nel Pacifico il futuro centro della politica mondiale.

Edoardo Ropolo[18] è il primo addetto militare in Svizzera – precedentemente la Svizzera era affidata all'addetto militare a Parigi – negli anni 1901-1908. L'attivazione di questo incarico costituisce un successo della linea politica propugnata, sul finire del secolo, dal capo di Stato Maggiore nei confronti della Confederazione Elvetica, nel più ampio quadro della definizione della politica italiana nell'ambito della Triplice Alleanza. Ropolo studia attentamente la realtà svizzera e le sue istituzioni, individuando nell'amor di patria, nel senso dello Stato, nell'attaccamento profondo alle istituzioni militari il cemento che unisce le varie componenti della Confederazione. Addetto militare in Russia dal 1913 al 1916, conduce le trattative per la definizione della convenzione militare italo-russa siglata il 21 maggio 1915 che prevede, tra l'altro, la contemporaneità e il collegamento dei due fronti: quello russo e quello italiano. Tra le prime conseguenze della convenzione, lo scambio di missioni militari presso i rispettivi comandi supremi.

A dirigere la missione italiana in Russia viene inviato temporaneamente il maggiore Maurizio Marsengo[19], anche per la sua conoscenza della lingua russa; successivamente, nell'aprile del 1916, la direzione della missione viene affidata a Giovanni Romei Longhena[20], un brillante ufficiale di cavalleria che, per una serie di coincidenze, si trova nel primo ventennio del secolo a vivere di persona i più importanti avvenimenti del settore turco-balcanico e di quello europeo, testimone, infatti, della rivoluzione dei Giovani turchi del 1908, di quella bolscevica del 1917 e della guerra russo-polacca del 1920-1921.

Fortemente critico nei confronti dei sistemi di gestione del personale e dei sistemi disciplinari in uso presso l'esercito zarista, individua in questi, nell'assenza di un sistema costituzionale e di una classe borghese, gli elementi del disfacimento dell'Impero zarista. Notevoli le speranze riposte nella breve esperienza del governo provvisorio, fino a prendere atto della irreversibilità della rivoluzione bolscevica. Gli interessi militari italiani del momento e quelli economico-commerciali del futuro lo inducono a prendere iniziative pesantemente censurate dal Ministero degli Esteri.

Per i suoi contatti con Trockij (prigionieri irredenti e, prima della pace di Brest-Litovskij, progetti di aiuto per la ricostruzione dell'Esercito) e per il ruolo sempre più "diplomatico" che progressivamente assume in quanto unica autorità italiana a Mosca, si mette in contrasto con Tomassi della Torretta e viene duramente richiamato al rispetto delle proprie competenze da parte del Ministero degli Affari Esteri. Romei si difende (e debbo dire è difeso dallo Stato Maggiore) invocando il principio della necessità da un lato, e sostenendo dall'altro l'importanza per l'economia italiana della potenzialità rappresentata dal vasto mercato russo, indipendentemente dall'aspetto politico-istituzionale[21]. Rientrato dalla Russia,

e dopo la permanenza al fronte durante l'offensiva finale di Vittorio Veneto, viene inviato nel febbraio 1919 a Posen come rappresentante italiano nella Commissione interalleata di controllo incaricata di definire il confine tra la Germania e la Polonia. Partecipa successivamente ai lavori della Conferenza della pace come consigliere tecnico, per essere nuovamente inviato in Polonia come capo della missione italiana con l'incarico tra l'altro di "far conoscere e apprezzare" il materiale aeronautico italiano, non solo presso l'esercito polacco ma anche presso gli eserciti dei paesi limitrofi (Stati baltici e possibilmente Russia). Ed è proprio questo uno degli argomenti (oltre al problema del carbone e all'interscambio italo-polacco) determinante per la costituzione di una missione, voluta e caldeggiata dal Ministro Tommasini e osteggiata apertamente dai vertici militari e dal Ministro della Guerra.

Da quanto detto emerge l'interesse per il settore economico, in questo momento particolarmente evidente, ma presente anche in molte altre situazioni: generalmente e frequentemente, infatti, una parte dei rapporti dedicata all'analisi delle condizioni economiche e delle potenzialità di sviluppo del mercato, con indicazioni, a volte realistiche e fondate, a volte fantasiose, delle modalità che il governo avrebbe dovuto adottare per sostenere, e/o promuovere, iniziative atte a consolidare o affermare la presenza economica italiana nell'ambito internazionale (dalla navigazione a vapore sul mar Nero, alla presenza del capitale italiano nelle imprese manifatturiere, alla vendita dei prodotti dell'industria italiana, massimamente quella delle armi, della cantieristica navale ecc.)[22].

Per Romei anche quella in Polonia finisce per essere una missione difficile, dal momento che condivide la linea dei democratici-nazionali di Dmowskij e non quella dei socialisti di Pilsudski. Lucidissima l'analisi sul piano militare: durante l'offensiva che aveva portato i bolscevichi – si può dire – alle porte di Varsavia e ancora nell'aprile 1920 (quattro mesi prima della battaglia di Varsavia) esclude la vittoria russa non avendo mai creduto "alla tanto strombazzata efficienza dell'esercito bolscevico" che pure conosceva bene. I soldati russi sono rimasti – a suo giudizio – nell'esercito per garantirsi la sopravvivenza materiale durante quegli anni di carestia; quelli polacchi – al contrario – sono fortemente motivati dalla consapevolezza di combattere per il proprio paese. Questi aspetti di carattere morale e psicologico sono confortati da un ottimo piano di battaglia adottato da Pilsudski del quale vengono esaltate le qualità militari ma non quelle politiche.

Nel dicembre 1922, dopo l'ennesimo rifiuto del maresciallo a candidarsi come capo dello Stato, in un lapidario telegramma commenta: "Sikorski nominato Presidente del Consiglio. Pilsudski nominato capo di Stato Maggiore. Trattasi di una dittatura militare mascherata da forma costituzionale"[23].

Della stessa rilevanza, per gli anni Venti di questo secolo, la documentazione relativa alle commissioni interalleate di controllo che operano in Europa dopo la prima guerra mondiale per l'applicazione dei trattati di pace[24].

Spero di aver delineato con sufficiente approssimazione alcuni aspetti del ruolo politico dell'addetto militare, e uso questo termine a fattor comune senza distinguere per arma: l'appartenenza all'Esercito, alla Marina e, successivamente, all'Aeronautica risulta infatti ininfluente ai fini dei compiti di osservazione e informazione di cui si è detto. È giusto tuttavia segnalare che l'esigenza di una presenza più altamente specialistica e qualificata: quella dell'addetto navale per esempio, si determina contemporaneamente all'incremento che, nella metà degli anni Ottanta e con il ritorno di Benedetto Brin alla direzione della Marina italiana ebbe il settore delle costruzioni navali. Le soluzioni tecniche adottate e lo sviluppo di una industria nazionale portano l'Italia a occupare il terzo posto nella graduatoria internazionale delle grandi potenze marittime, subito dopo la Gran Bretagna e la Francia: la presenza degli addetti navali viene insistentemente richiesta ogni qual volta si intuiscono, come fa il colonnello Ropolo da Pietroburgo negli anni precedenti la prima guerra mondiale, consistenti possibilità per la produzione navale italiana. Lo stesso meccanismo si instaura successivamente per l'Aaeronautica, il cui archivio conserva una documentazione estremamente interessante sulle missioni all'estero e sulle trasvolate oceaniche. Procedere per sintesi, come ho cercato di fare, ha sicuramente penalizzato alcuni momenti pure fondamentali, ma il tentativo è stato quello di fornire, in rapida successione, elementi sul contenuto documentario degli archivi militari i quali conservano, è doveroso ricordarlo, anche numerose altre fonti utilizzabili per la storia diplomatica: mi riferisco alle relazioni di viaggio, a quelle redatte come osservatori alle grandi manovre degli eserciti stranieri o durante i conflitti, alle ipotesi operative, e ancora alle relazioni delle crociere oceaniche effettuate dalla Marina militare per scopi scientifici o dimostrativi, per ottenere come precisa Ezio Ferrante che le ha particolarmente studiate, un maggior prestigio internazionale attraverso il quale ampliare la rete dei trattati commerciali a vantaggio dell'economia nazionale, oltre a rappresentare simbolicamente il Paese in terre lontane, come l'America latina, dove pure consistente era l'emigrazione italiana. E sulle condizioni di vita (in massima parte precarie e miserabili) di questa emigrazione esistono, in queste relazioni, pagine drammatiche, con considerazioni non secondarie sui futuri rapporti con quelle popolazioni[25].

Gli archivi di Forza Armata conservano, istituzionalmente, i documenti dei rispettivi Stati Maggiori (anche se non è infrequente il caso di carte del Gabinetto del Ministro o di sezioni del Ministero di competenza queste dell'Archivio centrale dello Stato) e degli enti militari. Ebbene, fino alla prima guerra mondiale gli addetti militari corrispondono direttamente con il capo di Stato Maggiore o con quegli uffici dello Stato Maggiore che si occupano delle questioni internazionali (si pensi, ad esempio, all'Ufficio dello Scacchiere occidentale e dello Scacchiere orientale, all'Ufficio coloniale ecc.). Il discorso sui documenti e sulla conservazione

degli stessi, ci riporta fatalmente a quello delle dipendenze e delle competenze dell'addetto militare. Sul piano formale questi dipende infatti dal capo missione, sul piano amministrativo dallo Stato Maggiore; ma dipende anche dal primo aiutante di Campo del re, con il quale comunica direttamente. Come si può rilevare, una situazione piuttosto confusa, anche se con i miei studi e il saggio di Ferrante pubblicato in "Storia delle relazioni internazionali"[26], ci si sta avvicinando ad una ricostruzione giuridico/formale delle competenze e delle dipendenze dell'addetto militare.

Le Forze Armate italiane negli anni Settanta si dedicano a una profonda opera di amalgama e di riforma che le mette in grado – pur con le inevitabili differenze – di confrontarsi con le altre istituzioni militari europee. Negli anni Ottanta si aprono spazi internazionali nuovi per le Forze Armate del Regno d'Italia; la crescita delle spese militari, l'alleanza diplomatica con la massima potenza militare europea, l'aumento del ruolo delle Forze Armate nella tutela degli interessi nazionali, la crescente professionalizzazione dei quadri militari, la possibilità di sganciare l'Esercito e la Marina dal mero compito di difesa dei confini e delle coste e di proiettarli verso più lontani e impegnativi teatri di combattimento europei.

L'amplificarsi di questi compiti è certamente alla base del complesso rapporto tra militari e politici proprio negli anni della Triplice, ed è ben vivo quando Tancredi Saletta assume la carica di capo di Stato Maggiore. Ponendo mano alla riorganizzazione dello Stato Maggiore e al potenziamento degli uffici dei vari scacchieri, egli ripropone nel 1902 (rinnovo della Triplice) il problema del collegamento tra politica estera e politica militare.

Al complesso rapporto tra vertici militari e dirigenti politici una recente storiografia ha dedicato, a mio avviso, pagine sufficientemente complete. Per il tema in questione mi limito a ricordare i lavori di Massimo Mazzetti, di Fortunato Minniti, di Nicola Labanca e di Leopoldo Nuti[27].

Nel mio lavoro pubblicato nel 1981[28], raccogliendo i risultati di un decennio di ricerca sulle carte degli addetti militari nei Balcani, ho avanzato l'ipotesi di una diplomazia parallela che si riferisce direttamente alla Corona, ipotesi sufficientemente suffragata dal tono e dal contenuto delle relazioni e dei dispacci. Se si guarda agli anni immediatamente posteriori all'Unità e, soprattutto, agli anni della Triplice, emerge l'influenza non secondaria della separatezza tra le varie istituzioni dello Stato, massimamente tra gli operatori della politica estera e di quella militare, non essendosi ancora affermata la dottrina della Forza Armata come strumento della politica estera. Questa incomunicabilità tra settori diversi dell'amministrazione statale non è caratteristica solo italiana: se Pollio prima, e Cadorna poi, non conoscono, tanto per fare un esempio, il testo del trattato della Triplice, anche il generale Conrad, capo di Stato Maggiore austriaco, ne ignora i contenuti...!

NOTE

(1) Cfr. Ministero della Difesa, *Atti del primo Convegno nazionale di storia militare (Roma, 17-19 marzo 1969)*, Roma 1969.

(2) Luigi Majnoni d'Intignano (Milano 1841 - Parravicino 1918), abbandonati gli studi di matematica a Pavia si arruolò come volontario nel reggimento Cavalleggeri di Monferrato (1859). Nominato sottotenente, partecipò alla campagna del 1866, frequentò poi la Scuola di guerra e quindi venne nominato addetto militare a Vienna (novembre 1874-dicembre 1877). Comandante del 32° reggimento fanteria e dei lancieri di Novara (1884), generale di brigata (1890), tenente generale (1897), fu nominato ispettore dell'arma di cavalleria (1898) e generale di corpo d'armata. Senatore del Regno (1905), nel biennio 1905-1906 come Ministro della Guerra attribuì agli ispettori la responsabilità tecnica dell'arma rispettiva e dispose che il capo di Stato Maggiore fosse svincolato dalle vicende politiche del Ministero. Nella riserva (1909), fu presidente della Croce rossa. I dispacci di Majnoni a Bertol Viale (comandante del corpo di Stato Maggiore) si trovano nell'Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito [d'ora in poi A.U.S.S.M.E.], *Addino militare a Vienna. Corrispondtny*, racc. 9, 10, 48.

(3) L. Majnoni d'Intignano, *Calcolo delle forze militari di terra che la Turchia potrebbe opporre alla Russia in una prossima guerra*, Vienna, 20 dicembre 1876, it.d. racc. 48.

(4) Luchino del Mayno (Mariano Comense 1838-1911). Volontario nel 1859, partecipò come ufficiale alla campagna del 1866. Addetto militare a Berlino (1875-1879), dopo Adua collaborò con il generale Baldissera ed ebbe la presidenza del Consiglio di Guerra che giudicò il generale Baratieri. Comandò la brigata Valtellina, la divisione militare Perugia, i corpi d'armata di Verona e Genova e venne nominato senatore del Regno nel 1905. Le carte in A.U.S.S.M.E., *Addetti militari. Corrispondenza con L. del Mayno, addetto militare a Berlino*, racc. 26.

(5) Giuseppe Ottolenghi (Sabbioneta 1838-Torino 1904). Sottotenente di fanteria, partecipò alle campagne del 1859, 1860-61 e del 1866. Professore d'arte e storia militare presso la Scuola militare di fanteria e cavalleria (1871-1872), da tenente colonnello partecipò ai lavori della Commissione di delimitazione del Montenegro (1879-1880). Colonnello (1881), tenente generale (1895), nel maggio 1902 venne nominato senatore e Ministro della Guerra, carica che ricoprì fino al 1903. G. Ottolenghi, *Rapporto della Commissione per la delimitazione del Montenegro*, 25 nov. 1879, in A.U.S.S.M.E., *Reparto operazioni. Ufficio coloniale. Stati esteri*, racc. 36.

(6) Attilio Velini (Tradate 1839-Como 1906). Volontario nella campagna del 1859, fu nominato sottotenente nel 1860 e partecipò alla campagna del 1866. Colonnello (1884), maggior generale (1903), fu deputato dalla XIII alla XIV legislatura per i collegi di Appiano e Como. A. Velini, "Note sulla delimitazione della Serbia", Roma, gennaio 1880, in A.U.S.S.M.E., *Reparto operazioni. Ufficio coloniale. Stati esteri*, racc. 36, p. 135.

(7) Oltre alla relazione conservata presso l'archivio dell'Ufficio Storico nel fondo citato, vedi i rapporti di Orero in Archivio Storico-Diplomatico del Ministero degli Affari Esteri, *Ministero Affari Esteri 1861-1887, Rapporti in arrivo, Turchia*, bb. 1452 e 1463; i protocolli nella busta 1463 dello stesso fondo. Si tratta di sette rapporti redatti a Costantinopoli e Silistria dal 4 ottobre al 17 dicembre 1878. Nel 1881 Orero pubblicò le proprie memorie, fermandosi prevalentemente sugli aspetti di costume, col titolo *Note di viaggio nella penisola dei Balcani* (Novara 1881). Sulle esperienze fatte durante il Risorgimento, Orero ha lasciato una vivace testimonianza nel volume *Da Pesaro a Messina* (Torino 1905) che tratta esaurientemente delle operazioni nell'Italia centrale e dell'assedio di Gaeta. Conclusa l'esperienza in Africa, Orero comandò la brigata "Parma" (1890-1892), la divisione militare di Brescia (1892-1985) e infine,

promosso tenente generale nel 1896, quella di Roma. Nel 1898 fu nominato comandante del Corpo d'Armata di Bari e nel 1902, lasciato il servizio attivo per limiti d'età, rientrò nella nativa Novara dove prese parte attiva alla vita politica e amministrativa della città.

(8) V. Mantegazza, *La guerra in Africa*, Firenze 1986, p. 97.

(9) Giuseppe Dogliotti (Bordighera 1850-1923). Sottotenente di cavalleria (1868), partecipò alla campagna del 1870. Addetto militare in Russia (1885-1887), colonnello (1894), maggior generale (1905), tenente generale (1913). G. Dogliotti, *Situazione politico-militare della Russia*, Pietroburgo 8 nov. 1885, in A.U.S.S.M.E. Pietroburgo. *Corrispondenza degli addetti militari italiani (8 agosto 1884-dicembre 1883)*, racc. 1.

(10) Alberto Cerniti (Alessandria d'Egitto 1840-Genova 1912). Sottotenente di artiglieria (1859), partecipò alla campagna del 1866 e insegnò presso l'Accademia militare di Torino. Addetto militare a Vienna (1883-1887), maggior generale (1894) comandò la brigata Savona e la Scuola di guerra 1897). Tenente generale (1899), comandò la divisione di Genova (1900). In posizione ausiliaria (1904), divenne sindaco di Genova e nel 1905 fu nominato senatore del Regno.

(11) E. Salaris, *Note sulla Grecia, sul suo esercito e sui recenti avvenimenti. Impressioni di viaggio, Atene-Firenze 1897*, pubblicata in "Rassegna nazionale", 1° ottobre 1897. Ufficiale di complemento, nel 1897 seguì le operazioni della guerra greco-turca. Successivamente diresse la rassegna "Il Bibliofilo militare" e collaborò alla "Rivista di Cavalleria".

(12) Vittorio Trombi (Modena 1854-Capannori 1934). Sottotenente di artiglieria (1875) ricoprì vari incarichi e nel 1899 come colonnello comandò per due anni le truppe in Africa. Maggior generale (1905), fu aiutante di Campo del re (1906-1911) e partecipò alla guerra di Libia. V. Trombi, *Delimitazione della frontiera di Tessaglia, anno 1897, Estratto del giornale di viaggio e Completamento dei lavori di frontiera in Tessaglia*, Terpia 9 giugno 1898, in A.U.S.S.M.E., *Reparto operazioni. Ufficio coloniale. Stati esteri*, racc. 38.

(13) Gustavo Rubili de Cervin (Ferrara 1865-Pordenone 1918). Sottotenente di cavalleria (1883), compiuti i corsi della Scuola di guerra da capitano venne trasferito nel corpo di Stato Maggiore (1889). Maggiore (1903), aiutante onorario di Campo del re (1905), fu collocato a disposizione del Ministero della Guerra e fu nominato addetto militare a Sofia (1904-1910). Comandante del reggimento cavalleggeri di Padova (1911), colonnello (1912), maggior generale (1915), assunse il comando della 4ª divisione di cavalleria prima e della 13ª divisione di fanteria poi. Vedi A.U.S.S.M.E., *Addetti militari. Bulgaria.*

(14) Giovanni Battista Emilio De Giorgis (Susa 1844-Roma 1908). Sottotenente del genio (1867), partecipò alla presa di Roma (1870). Come colonnello comandò il 46° reggimento fanteria (1891) e insegnò presso l'Accademia militare di Torino. Promosso generale nel 1898, passò alla disposizione del Ministero degli Affari Esteri (1904) e fu inviato in Macedonia con mandato internazionale per assumere il comando della riorganizzazione della gendarmeria.

(15) Isidoro Zampolli (Mantova 1867-Brescia 1928). Sottotenente di artiglieria (1896), insegnò storia militare presso la Scuola di guerra (1911-1914). Partecipò alla prima guerra mondiale meritando numerose decorazioni. L'Ufficio coloniale era organizzato in vari settori per ognuno dei quali si era creato un ufficio. L'Ufficio dello scacchiere orientale elaborava dei promemoria, sintesi di informazioni provenienti da varie fonti.

(16) Vittorio Elia (Montiglio 1859-1944). Sottotenente dei bersaglieri (1888), fu in Africa dal 1900 al 1902. Nominato aiutante di Campo del re (1906), fu addetto militare a Costantinopoli dal 1907 al 1910. Colonnello (1909), prese parte alla guerra italo-turca e alla prima guerra mondiale.

Maggior generale (1914), comandò la brigata Marche. Sottosegretario di Stato per la guerra (1914-1916), generale (1915), comandò il corpo di occupazione dell'Egeo e il corpo di spedizione nel Mediterraneo orientale (1917-1919). A.U.S.S.M.E., *Addetti militari. Costantinopoli.*

(17) Paolo Ruggeri Laderchi (Bergamo 1862-San Remo 1940). Sottotenente di artiglieria (1880), dopo aver frequentato la Scuola di guerra entrò nel corpo di Stato Maggiore e nel 1896 venne nominato addetto militare a Costantinopoli. Addetto militare in Russia (1901-1907), comandò il 5° reggimento fanteria (1909) e durante la guerra italo-turca fu addetto agli ufficiali stranieri presenti come osservatori. Maggiore generale (1912), comandò la brigata Basilicata e partecipò alla prima guerra mondiale come capo di Stato Maggiore della I Armata. Comandante l'VIII corpo d'armata (1916), nel 1917 venne inviato in Russia quale rappresentate italiano alla Conferenza interalleata del febbraio. Il carteggio in A.U.S.S.M.E., *Addetti militari. Carteggio con l'addetto militare a Pietroburgo,* racc. 43-46.

(18) Edoardo Popolo (Firenze 1869-Torino 1917). Allievo alla Scuola militare (1886), nel 1888 venne nominato sottotenente nel reggimento di cavalleria Piemonte Reale (2). Tenente nel 1890, prestò servizio nel corpo di Stato Maggiore (1896), presso il comando del XII Corpo d'armata della divisione Messina (1897) e della divisione Napoli (1898). Promosso capitano (1900), venne destinato al reggimento Cavalleggeri di Lucca (16) e quindi a disposizione del Ministero degli Affari Esteri. Addetto militare in Svizzera (1901-1908), venne successivamente assegnato alla divisione militare di Torino e nel 1910, promosso maggiore nel reggimento Nizza Cavalleria. Dopo aver partecipato alle operazioni in Tripolitania (novembre 1911-maggio 1912) venne promosso tenente colonnello (1914) e colonnello (1915).

(19) Maurizio Marsengo (Piacenza 1874-Torino 1965). Sottotenente di cavalleria (1893), dopo aver frequentato la Scuola di guerra e aver ricoperto vari incarichi nel corpo di Stato Maggiore, fu trasferito nel 1914 in Russia mentre era addetto militare a Madrid. Dell'esperienza in Russia ha lasciato una puntuale testimonianza in *Russia 1915-1917* (*Dal diario di un addetto militare*), in Nuova Antologia (CCCI, sez. VII, 1935, fasc. 1515, p. 1-37 e fasc. 1516, p. 208-240), e Id. in *Eroi senza luce. Una missione militare in Russia durante la guerra mondiale. Maggio 1915 - settembre 1917*, pref. di E. Bodrero, Torino, Unione Tipografico-editrice Torinese, 1935, p. XII-204.

(20) Giovanni Romei Longhena (Brescia 1865-1944). Sottotenente di cavalleria (1885), frequentò la Scuola di guerra e passò nel corpo di Stato Maggiore. Aiutante di Campo del sultano Abd-ul Hamid (1904-1909), partecipò alla guerra italo-turca e nel 1914 venne promosso colonnello. In Russia dall'aprile 1916 al luglio 1918, rientrato in Italia fu nominato capo di Stato Maggiore del corpo di cavalleria e partecipò alla battaglia di Vittorio Veneto. Nel febbraio 1919 in Posnania, quale rappresentante italiano nella commissione interalleata di controllo che aveva, tra l'altro, il compito di definire il confine tra Polonia e Germania nella regione. A Parigi nell'aprile dello stesso anno, quale consigliere tecnico della delegazione italiana alla Conferenza della pace, nel novembre venne nuovamente inviato in Polonia in qualità di addetto militare e capo della missione militare italiana. Rientrato dalla Polonia nel gennaio 1923 comandò, come generale di divisione, la divisione militare territoriale di Gorizia. Nel 1926, promosso generale di corpo d'armata, assunse il comando di quello di Alessandria e nel 1933 venne nominato senatore del Regno. A.U.S.S.M.E, *Missione Militare italiana in Russia*, racc. 90-104.

(21) Cfr. A. Biagini, *In Russia tra guerra e rivoluzione*. La missione militare italiana 1915-1918, Roma 1983.

(22) Cfr. G. Petracchi, *La Russia rivoluzionaria nella politica italiana 1917-1925*, Roma-Bari 1982, e più specificamente il vol. di L. De Matteo, *Alla ricerca di materie prime e nuovi mercati nella crisi postbellica. L'Italia e la Transcaucasia (1919-1921)*, Napoli, Istituto italiano per gli studi filosofici, 1990, p. 218.

(23) Questo tema è stato affrontato da chi scrive in una relazione. *Il problema della Slesia e la missione militare in Polonia*, presentata ad un convegno organizzato nel 1988 dal Centro studi sull'Europa orientale. Centro italo-romeno di studi storici a Milano. Cfr. anche S. Sierpowski, *Pilsudski e la sua politica estera 1926-1935*, in "Storia contemporanea", 1989, 3, p. 347-389.

(24) Cfr. A. Biagini, *La commissione militare interalleata di controllo in Bulgaria dopo la prima guerra mondiale,* in *Studi balcanici*, a cura di F. Guida - L. Valmarin, Roma 1989 (Quaderni di Clio, 8). Più in generale cfr. E. Di Nolfo, *Mussolini e la politica estera italiana, 1919-1939*, Padova 1960; E. d'Amoja, *L'Italia e la pace di Versailles*, Padova 1963; *Rivoluzione e reazione in Europa. 1917-1924*, a cura di F. Gaeta, Roma 1979; F. Gaeta, *Democrazia e totalitarismi dalla prima alla seconda guerra mondiale, Bologna 1982.*

(25) E. Ferrante, *Crociere e relazioni di viaggio dei marinai italiani nell'Ottocento*, Roma 1985.

(26) Id. *La figura dell'addetto navale nell'Italia liberale*, in "Storia delle relazioni internazionali", 1987, 2, p. 3-20.

(27) Cfr. M. Mazzetti, *L'esercizio italiano nella Triplice Alleanza. Aspetti della politica estera 1870-1914*, Napoli 1974; F. Minniti, *Esercito e politica da Porta Pia alla Triplice Alleanza,* Roma 1984; N. Labanca, *Il generale Cesare Ricotti e la politica militare italiana dal 1884 al 1887*, Roma 1986; L. Nuti, *L'esercito italiano nel secondo dopoguerra. 1945-1950*, Roma 1989.

(28) A. Biagini, *Momenti di storia balcanica 1878-1914. Aspetti militari.* Roma 1981; ID., *L'Italia e le guerre balcaniche.* Roma 1990. A. Biagini, *Storia dell'Albania*, Bompiani RCS Libri, Milano, 1998.

LA CRISI DI CRETA
IL RUOLO DELLA MARINA ITALIANA

PAOLO ALBERINI

La crisi di Creta di cui dobbiamo trattare si svolge poco più di un secolo fa. Infatti nel mese di maggio dell'anno 1896 insorsero a La Canea gravi scontri tra una maggioranza cristiana fuor di dubbio oppressa e una minoranza musulmana che esercitava il proprio potere con abusi e prepotenze(1).

Con i cruenti fatti di Creta tornava alla ribalta la *questione d'Oriente*, da pochi anni sopita, ovvero da quando nel 1894-1895, a seguito delle "stragi degli armeni" perpetrate dai turchi a Costantinopoli ed in varie località dell'Impero, le grandi potenze, sollecitate da un'opinione pubblica indignata, si allertarono e parve volessero condurre un'azione militare contro la Sublime Porta. Lord Salisbury, primo Ministro britannico, dispose il concentramento di una potente squadra navale a Lemno, presso i Dardanelli, con la minaccia di occuparli o impedirne la paventata occupazione da parte della Russia. Quest'ultima, che per secoli era stata in conflitto con l'Impero ottomano, rifiutò il progetto di intervento delle flotte europee a Costantinopoli. La Francia si schierò su questa posizione e condannò l'intraprendenza britannica. La Germania, sempre in cerca di ottenere concessioni in Asia minore, evitava di prendere posizione contro la Turchia, mentre l'Austria-Ungheria, alleata della Germania, volgeva la propria attenzione piuttosto ai movimenti nazionalisti nei Balcani. Solo l'Italia, pur nella Triplice, seguì l'iniziativa britannica e Crispi dispose l'invio in Levante di una divisione navale (due corazzate, *Re Umberto* e *Doria*, due arieti torpediniere, *Stromboli* ed *Etruria*, e un incrociatore, il *Partenope*) al comando dell'ammiraglio Accinni, con l'ordine di conformarsi alle istruzioni dell'ammiraglio Seymour, comandante in capo della squadra navale inglese del Mediterraneo. Cosa che l'ammiraglio Accinni fece, creando peraltro qualche sorpresa e forse imbarazzo agli inglesi (2).

Non era questa la prima volta che unità della Regia Marina erano presenti in Levante. Sin dall'unificazione il governo del Regno, alla ricerca dell'affermazione di un proprio ruolo di rilievo nell'area, individuò infatti l'utilità di un aumento dell'influenza italiana sui mari orientali, da attuarsi con la politica del "mostrar bandiera".

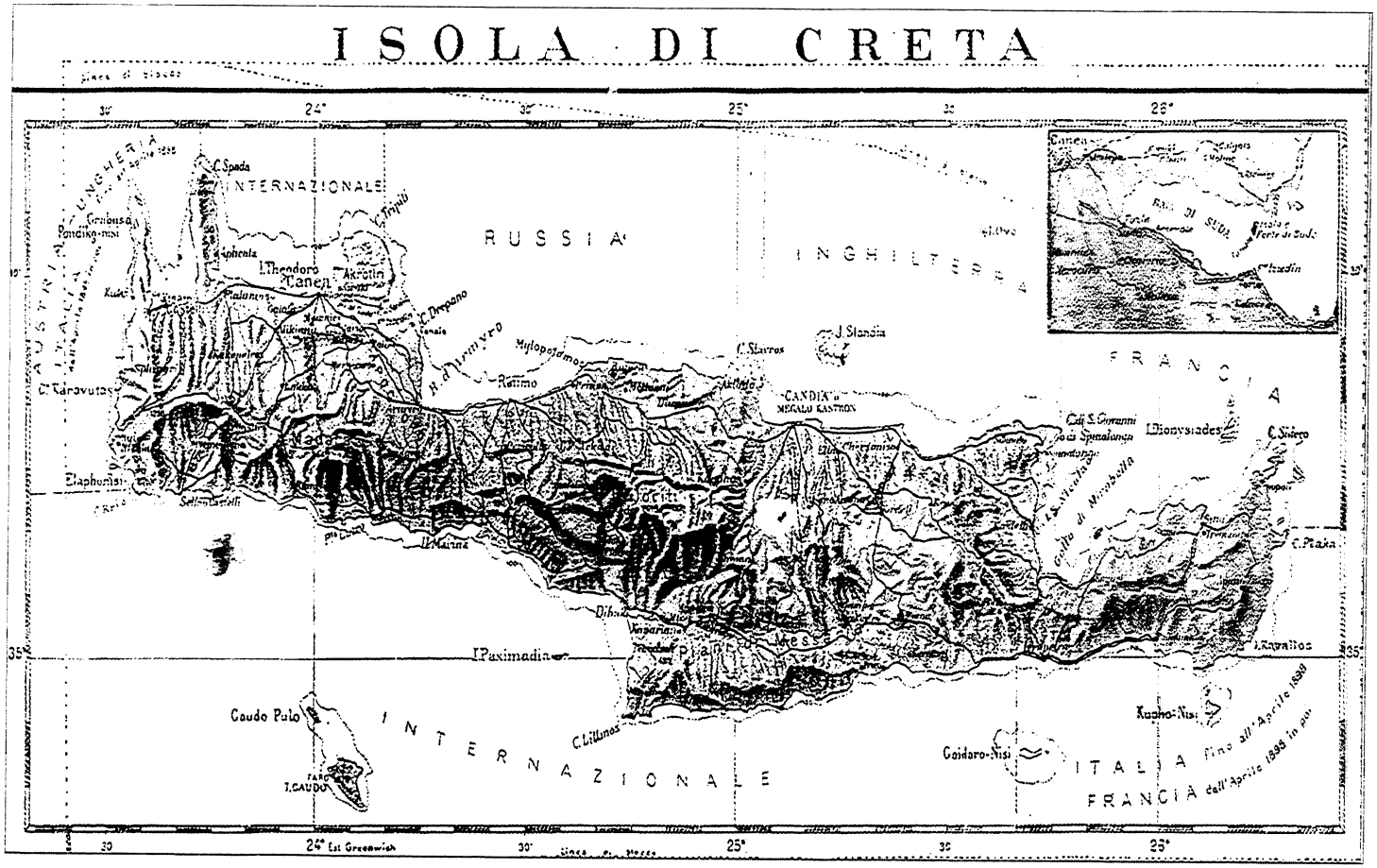
Già nel 1863 una divisione navale, al comando dell'ammiraglio Vacca, visitò i porti del Levante, dove gli interessi mercantili erano in costante aumento e l'anno seguente fu inviata una flottiglia di unità sottili a Corfù e la pirofregata *Italia* al Pireo. Nel 1865 fu l'intera flotta in armamento, sempre al comando del Vacca, ad effettuare una crociera, toccando Corfù, il Pireo, Patrasso, Malta. In quegli anni fu stabilita una stazione navale a Costantinopoli, centro di elevato interesse strategico e commerciale, dove viveva una numerosa e prospera colonia italiana, e poco più tardi anche a Smirne, altra località importante e strategica, mentre veniva ravvisata la necessità di uno stazionario persino in mar Nero, alle foci del Danubio, progetto che tuttavia non ebbe seguito[3].

* * *

Creta, l'isola più grande dell'Egeo, faceva parte dell'Impero ottomano da più di due secoli, da quando cioè, nel 1648, i turchi assediarono prima Suda e poi la città di Candia, difesa dal valoroso Francesco Morosini, che seppe resistere ben 21 anni a quel formidabile ed agguerrito nemico. L'isola cadeva quindi nel 1669 in mano dei turchi, dopo una dominazione veneziana protrattasi oltre 400 anni, durante i quali, seppur aveva vissuto periodi di grande splendore, aveva tuttavia subito non poche umiliazioni. Ai suoi abitanti infatti non fu concessa dal governo della Serenissima alcuna forma di organizzazione sociale né di avere un proprio capo o rappresentante; le proprietà passarono ai cittadini veneziani, nobili e borghesi, che si impegnarono a dimorarvi, a servire la Repubblica e a rispondere ai richiami di guerra. Anche il sentimento religioso del popolo fu colpito duramente con l'imposizione dello scioglimento della gerarchia ecclesiastica.

Creta, che i veneziani denominavano anche Candia, divenne il possedimento più importante dell'Egeo, fu fortificata e conobbe un notevole sviluppo grazie alle attività commerciali. I cretesi ricevevano una parte dei benefici derivanti dal commercio e dall'agricoltura, ma essi mal sopportavano il dominio veneziano ed anelavano ad una maggiore libertà, al punto che accettarono di assoggettarsi ai turchi, loro principali e storici nemici, speranzosi di ricevere maggior autonomia e qualche vantaggio.

Il Sultano riconosceva ai sudditi dell'Impero – soprattutto nelle isole – un libero governo municipale, imponeva tasse moderate e temporanee, che tuttavia tendevano a divenire definitive, ed accettava anche una certa libertà religiosa. Ma tale libertà religiosa implicava la suddivisione dei sudditi della Porta in due classi ben definite, i musulmani e i seguaci di altre religioni, considerati in ogni caso classe inferiore. Tale divisione fu spesso causa di aspri dissidi che talvolta sfociavano in scontri, rivolte, massacri e anche in vere e proprie guerre civili.



L'isola di Creta con le suddivisioni in zone di responsabilità, adottate nel mese di marzo 1897

Anche il sistema amministrativo, buono in teoria, in pratica con l'andar del tempo, evidenziò tutte le manchevolezze insite nella sua debolezza strutturale e nella carenza o assenza di controllo. La corruzione dilagava in ogni livello della gerarchia statale e tutto, persino le cariche pubbliche, finiva per essere comprato.

La potenza e l'autorità della Sublime Porta andarono, a partire dal XVIII secolo, sempre più scemando: scenari di intrighi, di corruzione, di decadimento attraversavano la corte, la capitale e le principali città dell'Impero. La figura stessa del Sultano ne risultava svilita e ridotta a rango di monarca simbolico. A ciò si aggiunga, a partire dalla fine del secolo XVIII e dall'inizio del XIX, l'insorgere nelle regioni a maggioranza cristiana di sommovimenti, ribellioni e rivolte, che anche se duramente represse nel sangue marcavano tuttavia una tappa verso l'emancipazione.

Così anche a Creta, dove per decenni la situazione non fu mai tranquilla, si succedettero rivolte nel 1821, 1858, 1866. Già durante tale rivolta la Marina italiana, unendosi a quella francese e russa, accorse per proteggere le comunità cristiane da possibili massacri, inviò sul posto un modesto avviso, l'*Authion*, a rappresentare la bandiera italiana nell'opera umanitaria intrapresa dai tre governi. L'intervento fu tutt'altro che irrilevante poiché per la prima volta l'Italia si collocava a fianco di due grandi potenze in una azione umanitaria, in una regione di grande instabilità[4].

La rivolta del 1878 si risolse con un successo per i cristiani, che ottennero importanti garanzie con il patto di Halepa[5]. Tale documento, sottoscritto dalla Porta con la mediazione e la garanzia delle potenze, stabiliva l'istituzione di un'assemblea a maggioranza cristiana, che avrebbe assicurato l'alta sorveglianza di tutti gli atti del governatore, riunendosi ogni anno per votare il bilancio e le leggi. Tale patto prevedeva inoltre che il governatore, seppur nominato dal Sultano, sarebbe stato cristiano, che i funzionari pubblici sarebbero stati per i due terzi di etnia greca, che le truppe turche sarebbero rimaste confinate nei presidi ordinari mentre la gendarmeria doveva essere sciolta e ricostituita con elementi provenienti dalle province balcaniche, inquadrati da ufficiali europei. Anche il sistema giurisdizionale doveva essere riformato[6].

Nel 1886 nuovi moti scoppiarono a Creta e in quella occasione la Regia Marina si dislocò in forze nelle acque dell'isola coordinandosi con la squadra di S.M. britannica, partecipando al blocco delle coste greche con due squadriglie di torpediniere e con il piroscafo *Cavour*.

Abbiamo già detto dell'invio della squadra dell'ammiraglio Accinni in Levante in occasione della crisi armena del 1894-1895.

Le grandi potenze, al verificarsi di ogni crisi a Creta, a partire dalla seconda metà del secolo XIX si mobilitavano, spinte al mantenimento di una situazione che, anche se di compromesso, assicurava la conservazione dello *status quo* ed evitava che la Turchia, divenuta il "grande malato" d'Europa crollasse e intere regioni corressero il rischio di cadere nell'orbita austriaca o russa. Le flotte muovevano pertanto verso i porti del Levante a sostegno delle posizioni dei rispettivi governi.

* * *

La scintilla della nuova rivolta cretese scoccò il 21 maggio 1896 a La Canea, quando in uno scontro tra cristiani e musulmani, furono uccise le guardie armate dei consolati di Grecia e Russia(7). I consoli informarono i rispettivi governi e richiesero l'immediato invio di navi da guerra. Gran Bretagna, Francia e Russia inviarono prontamente proprie forze navali nelle acque di Creta e anche l'Italia inviò a La Canea l'ariete torpediniere *Piemonte*, il cui comandante, appena giunto, riuniva la colonia italiana rassicurandola circa la protezione. In seguito giunsero gli arieti torpediniere *Vesuvio, Liguria, Etna*, che coordinandosi con le unità delle altre marine, inviavano le lance armate in perlustrazione nelle acque del porto e sbarcavano le compagnie da sbarco(8) a difesa dei consolati e dei propri connazionali. I marinai, interponendosi fra i contendenti, dovevano contribuire a riportare una relativa calma.

Ma quale era la posizione delle grandi potenze nei confronti del riacutizzarsi della questione d'Oriente?

La Russia, storica protettrice dei popoli slavi e ortodossi, e rivale della Turchia per la questione degli Stretti, assunse un atteggiamento di prudenza e cautela e si espresse a favore dell'integrità del territorio dell'Impero ottomano. La Germania, conservatrice, era schierata, insieme all'alleata Austria-Ungheria, a favore della Turchia. La Gran Bretagna favoriva invece gli insorti e la causa dei nazionalisti ellenici, mentre la Francia, liberale e repubblicana, doveva tener conto della propria opinione pubblica che non avrebbe tollerato l'uso della forza a favore della Turchia. La Grecia si rivolgeva sia alla Turchia sia all'Europa per il ripristino del patto di Halepa, in difesa dei diritti dei cretesi.

L'Italia si trovava in una posizione complicata poiché doveva tener conto da un lato delle sue simpatie elleniche e dei principi animatori del proprio Risorgimento, dall'altro dell'atteggiamento intransigente delle potenze continentali, sue alleate nella Triplice. Ma vi era un altro fattore da considerare. L'importanza strategico-militare di Creta, nell'ipotesi di una occupazione italiana in Cirenaica e in Tripolitania. Distante meno di 160 miglia dalle coste libiche, l'isola era

sede di una consistente guarnigione turca e di un importante arsenale. Era chiaro che l'Italia aveva interesse a Creta indipendente dalla Porta[9].

Nel frattempo a Costantinopoli, nelle persone degli ambasciatori, si ricreava il Concerto delle grandi potenze che invitava la Sublime Porta a non disattendere il patto di Halepa. Il Sultano nominò governatore di Creta Giorgio Berovitch, principe di Samo, di religione cristiana, e promise un'amnistia agli insorti. Tuttavia i disordini non cessavano, anzi gli insorti cristiani, palesemente spalleggiati dalla Grecia che aspirava all'annessione dell'isola, avanzarono tramite l'assemblea nuove richieste, secondo le quali, si richiedeva uno statuto di autonomia simile a quello in vigore a Samo. I musulmani reagirono respingendo ogni possibile concessione e sull'isola ripresero violenti gli scontri e i massacri.

* * *

Il 22 settembre giungeva al Pireo l'ammiraglio Felice Napoleone Canevaro, comandante in capo della Squadra Attiva, con le corazzate *Sicilia* e *Sardegna* e l'incrociatore torpediniere *Euridice*. La sua missione era "perfettamente pacifica e amichevole verso tutti, ma nello stesso tempo di osservazione perché gli interessi dell'Italia non vengano a soffrire sul mare se altri mancasse ai patti dei trattati"[10].

Alla fine di ottobre giunse anche la II divisione navale della Squadra Attiva al comando dell'ammiraglio Enrico Gualterio, costituita dalle corazzate *Francesco Morosini*, *Andrea Doria*, *Ruggiero di Lauria* e dagli arieti torpediniere *Stromboli* e *Giovanni Bausan*. La squadra del Levante ricevette le istruzioni di mantenersi in buoni rapporti con il governo ottomano, di assicurare l'incolumità delle nostre colonie ed in generale di tenere alto il prestigio della bandiera. Tuttavia, ove se ne presentasse la necessità, la squadra aveva l'ordine di seguire le navi di altre potenze, o anche la sola squadra inglese, in una eventuale azione a Costantinopoli[11].

L'atteggiamento italiano era quindi quello di attenersi alle decisioni unanimi del Concerto, ma in particolare a quelle della Gran Bretagna, che, come si era visto durante la crisi armena, aveva adottato una politica di maggior fermezza nei confronti dell'Impero ottomano.

La situazione a Creta non migliorava, nonostante le buone intenzioni del governatore Berovitch pascià e l'azione delle flotte internazionali, alle quali si erano aggiunte unità austro-ungariche e una nave germanica. La popolazione musulmana affluiva nelle città, violando le case dei cristiani, costretti a fuggire nelle campagne. La Grecia appoggiava apertamente gli insorti, intensificando la propaganda nell'isola affidata a propri agenti.

Alla fine del 1896 le potenze mantenevano una forte concentrazione di navi nel Levante, che l'anno successivo giunse a comprendere 87 unità: 19 corazzate (6 italiane), 17 incrociatori (7 italiani) e 51 navi minori (16 italiane). L'Italia mantenne in Oriente per tutto il periodo della crisi il maggior numero di navi rispetto a ogni altra grande potenza. Canevaro nel frattempo era rientrato a La Spezia con la I divisione navale, mentre restava in Levante l'ammiraglio Gualterio con la II.

All'inizio del 1897 si era instaurata una vera e propria situazione di guerra aperta, un continuo stato d'allarme regnava a La Canea, dove una compagnia da sbarco dell'*Etna* assicurava la guardia al consolato. Nei primi giorni di febbraio divamparono incendi e si verificarono eccidi e massacri. Alla compagnia da sbarco dell'*Etna* si aggiunse quella della corazzata *Re Umberto*: entrambe operarono nella città devastata, in preda alle bande musulmane che seminavano il terrore, in situazioni di grande pericolo, ma riuscirono a porre in salvo un gran numero di famiglie cristiane, che vennero avviate a bordo. Sulla sola nave *Etna* furono raccolti 1200 rifugiati, che furono successivamente sbarcati nell'isola greca di Sira e al Pireo.

L'ammiraglio Gualterio, che in quei giorni si trovava a Smirne, dispose l'immediata partenza del *Ruggiero di Lauria* per La Canea e dello *Stromboli* per Candia. Egli stesso si trasferì a bordo del *Morosini* a Suda.

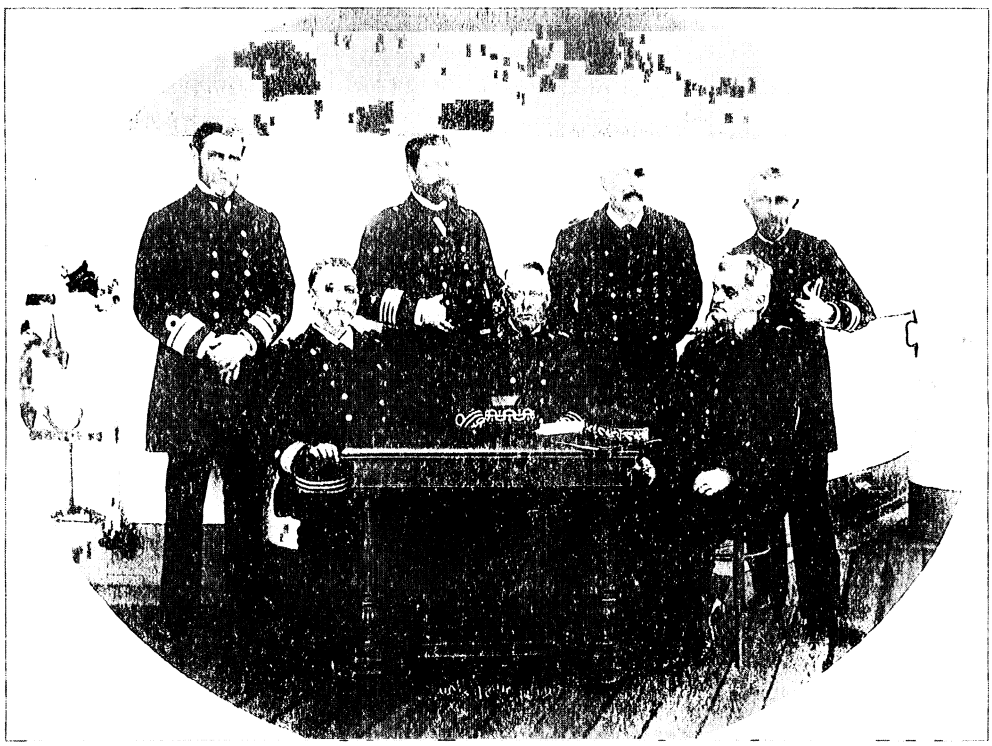
La situazione stava precipitando, la squadra navale ellenica con il principe ereditario a bordo della corazzata *Sfakteria*, salpava per Creta, creando grande entusiasmo ad Atene e mettendo le potenze davanti a un possibile atto di forza.

Gli ammiragli delle squadre internazionali ricevettero separatamente il principe al suo arrivo nella rada di Suda. L'ammiraglio Gualterio, interpellato sull'atteggiamento che avrebbe assunto nel caso di un atto di forza della Grecia, rispose, in ossequio alle istruzioni ricevute, che "non sarebbe stata tollerata alcuna violazione dell'opera pacificatrice delle potenze"(12). Il fermo atteggiamento degli ammiragli convinse il principe a lasciare la fonda, non prima però di aver disposto lo sbarco di armi e munizioni per il corpo di spedizione in arrivo dalla Grecia, al comando del colonnello Timoleone Vassos. Nel frattempo la corazzata ellenica *Miaulis* apriva il fuoco contro il vapore turco *Fuad* carico di truppe, diretto a Sitia, dove i cristiani avevano massacrato alcuni turchi, costringendolo ad invertire la rotta.

Gli ammiragli, riunitisi il 13 febbraio a bordo dell'incrociatore francese *Troude* prepararono una nota per il comandante della squadra ellenica, redatta secondo le istruzioni ricevute dai rispettivi governi, dai toni ultimativi. Nel frattempo Vassos sbarcava con una truppa di 1400 uomini e 8 cannoni. Il governatore Berovitch pascià era costretto a fuggire mentre la gendarmeria di fatto si scioglieva.

Il governo greco aveva dato disposizioni a Vassos di prendere possesso dell'isola in nome di re Giorgio e Vassos inviava un proclama in tal senso alla popolazione.

Mentre tale drammatica situazione regnava a Creta, Canevaro tornava in Levante con la I divisione della Squadra Attiva e giungeva a Suda il 15 febbraio. I comandanti delle squadre si riunivano lo stesso giorno sulla *Sicilia*, nave ammiraglia della Squadra italiana, in "Consiglio degli Ammiragli", cui, visto il precipitare della situazione, le potenze avevano delegato la gestione della crisi. Canevaro ne assunse la presidenza in quanto più anziano di grado.



Consiglio degli Ammiragli
Al centro il vice ammiraglio Felice Napoleone Canevaro

Il primo provvedimento del Consiglio, constatato lo stato di anarchia e di abbandono in cui era ridotta l'isola e il perdurare dei disordini sfociati in sanguinose rivolte per l'intolleranza dei musulmani alle riforme, e per l'intransigenza dei sostenitori dell'annessione alla Grecia, fu quello di porre sotto la protezione delle potenze la città di La Canea e di sbarcarvi un distaccamento di marinai, 100 per ogni nazione, ma l'Austria ne sbarcò solo 30 e la Germania 10, con compiti di polizia e di interdizione verso entrambi i contendenti. A La Canea venne istituito il presidio internazionale al comando del capitano di vascello Amoretti, comandante

della corazzata *Morosini*, che lasciava la nave al comando del suo secondo. Il giorno seguente anche le città di Rettimo, Candia, Sitia, situate sul litorale nord, venivano poste sotto la giurisdizione delle flotte ed affidate rispettivamente a russi, britannici e francesi. Agli austriaci poco più tardi veniva affidato il controllo di Kissamo e della costa occidentale, e agli italiani, impegnati a La Canea e nei settori posti sotto giurisdizione internazionale verrà affidata Hierapetra e la costa sud-orientale.

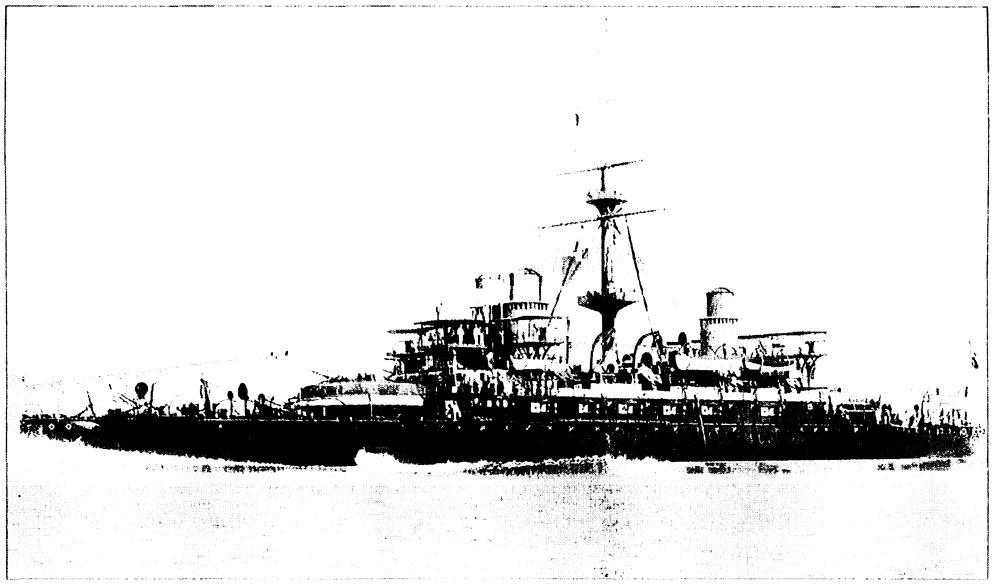
Il Consiglio intimò al comandante della squadra greca di sospendere ogni azione ed alle truppe greche di arrestarsi sulle proprie posizioni, dichiarazioni cadute nel vuoto, ma reiterate il 21 febbraio con minaccia di azioni coercitive, che furono condotte lo stesso giorno con il bombardamento di postazioni greche situate sul promontorio di Akrotiri.

Il bombardamento, cui le navi francesi ed italiane non presero parte a causa della loro posizione di fonda che impediva il tiro, suscitò un vero putiferio in Europa ed anche in Italia, dove l'opinione pubblica era fortemente filo-ellenica. Canevaro fu attaccato duramente sulla stampa ed anche in parlamento, dove dovette essere difeso dal Ministro degli Esteri Visconti Venosta con un intervento peraltro sfumato.

L'ammiraglio intanto era convinto che "senza l'uso della forza non si può impedire che l'isola passi alla Grecia", ma era anche consapevole che "l'uso della forza a noi non può convenire e che ci sarebbe doloroso e che certamente produrrebbe pessima impressione nell'opinione pubblica del mondo civile"(13). La preoccupazione di Canevaro di portare un attacco alla Grecia emerge anche da altre lettere: "Ora forse dovremo bloccare la squadra greca. Mi auguro però molto, molto che ciò non debba avverarsi... Mi auguro pure che non debba impiegare la forza contro la Grecia, perché involontariamente trovandomi io ad essere il decano degli ammiragli con tanta forza disponibile, e per così dire, figurando di essere il capo della flotta internazionale, sulla Marina italiana verrebbe a condensarsi la maggior messe di odiosità, e le accuse degli stessi italiani"(14). Ma se queste erano le preoccupazioni che confidenzialmente comunicava al Ministro della Marina, nondimeno aveva ben chiara nella sua mente la necessità di adottare una linea d'azione ferma e determinata.

Riferendosi infatti alla situazione nell'isola scriveva il 14 marzo. "Questo scambio di ostilità non cesserà infino a chè le truppe greche non siano costrette a sgombrare dall'isola, oppure che le navi internazionali giudichino indispensabile farlo, ad ogni costo, finire. Il piano dei Greci si è quello di sconvolgere, completamente, l'isola là dove le navi non possono arrivare, e di creare una tale situazione difficile a noi ammiragli... da sperare che ci decidiamo a ricorrere ad essi pel ripristino dell'ordine e della pacificazione. Questi loro calcoli hanno prodotto le serie difficoltà di Selino e di Hierapetra; ma sono stati sventati dalla rapida ed energica azione delle squadre, con la brillante spedizione dentro terra

per liberare i musulmani di Kandanos e coi pochi colpi di cannone tirati dal "Lauria" a Hierapetra... Come ho già, più volte, segnalato, in questo stato di cose, per riuscire a far meno male, bisogna fare presto"...[15].



La corazzata Sicilia, nave di bandiera dell'ammiraglio Canevaro

Il consiglio degli ammiragli provvide ad emanare anche un proclama diretto alla popolazione dell'isola, al fine di tranquillizzarla sull'azione della squadra internazionale, "gli ammiragli raccomandano caldamente ai cretesi, di rientrare nella calma, con l'assicurazione che la soluzione sarà per tutti, tanto più soddisfacente e rapida, quanto meglio saranno seguiti i loro consigli disinteressati"[16]. L'avviso torpediniere *Urania* ebbe l'incarico di far giungere il proclama nei centri abitati della costa.

A La Canea ai primi di marzo si ribellava la gendarmeria turca, scontenta per il mancato pagamento della paga, uccidendo il proprio comandante. Interveniva prontamente una compagnia di marinai italiani ed internazionali, guidata dallo stesso comandante Amoretti, che per la sua coraggiosa azione fu, in seguito, decorato di medaglia d'argento. Analoga decorazione ebbero il tenente di vascello Francesco Querini, comandante della compagnia da sbarco della corazzata *Re Umberto* e due sottufficiali. Anche un ufficiale russo, uno montenegrino nonché quattro marinai russi furono ugualmente decorati.

Intanto il 7 marzo una formazione navale internazionale si era portata nella rada di Selino, situata sulla costa sud-occidentale dell'isola, costituita dalle corazzate *Rodney*, britannica, *Stephanie*, austro-ungarica, *Sisoy*, russa, dall'incrociatore corazzato francese *Chazny*, e dall' ariete torpediniere italiano *Vesuvio*.

Avuto sentore che a Kandanos, nell'interno della provincia, 3000 musulmani e la guarnigione turca erano assediati dagli insorti e dai soldati greci, fu organizzata una colonna internazionale di 550 marinai appartenenti a ben cinque nazionalità, tra cui 51 del *Vesuvio*, che effettuarono una vera e propria spedizione integrata, al comando del comandante Rainier della *Rodney*, che aveva fornito il maggior numero di uomini.

Durante la marcia di avvicinamento la colonna fu costretta a pernottare a Spaniakos, località in cui fu organizzato un presidio, ed il giorno dopo giunse a Kandanos, dove dopo non facili trattative con gli insorti, fu ottenuta la liberazione dei musulmani e del presidio turco. Al rientro alla spiaggia di Selino, i profughi stremati trovarono rifugio sulle navi; circa un migliaio di loro imbarcò sul trasporto italiano *Trinacria*[17]. Ma l'operazione doveva avere un seguito. Un gran numero di insorti bloccava infatti il reimbarco delle truppe; fu necessario aprire il fuoco dalle navi e intraprendere un'azione contro i rivoltosi.

Riprendiamo dal rapporto del comandante del *Vesuvio*: "Secondo l'ordine avuto ho aperto il fuoco nella direzione concertata sparando un colpo a granata da 152 m/m e due da 57 m/m. Il fuoco fu imitato dalla *Stephanie* e dalle navi ancorate nell'altra baia. Alle 7,25 il *Rodney* ordinò di cessare il fuoco.

Tale ordine era motivato dalla disposizione data perché i distaccamenti ascendessero la montagna a sloggiare i gruppi degli insorti e permettere così di liberare il presidio del block-house. Marciarono sulla sinistra da un lato gli austriaci con ordine tattico rigoroso.

Dall'altro lato, i nostri e i russi presero d'assalto il versante della montagna, mentre gli inglesi e francesi corsero a liberare il presidio turco. So che il comandante in 2ª dello sbarco ebbe a fare l'elogio dei nostri marinai per lo slancio e la prontezza con cui presero la posizione che egli ritenne importante.

Verso le 11,00 malgrado che di quando in quando l'artiglieria sbarcata dalle navi facesse fuoco e si udissero prolungate scariche di fucileria, fu ordinato il ritorno sulle navi delle truppe che rientrarono a bordo in perfetto ordine senza aver subito perdite o feriti"[18].

A Hierapetra, dove gli insorti uniti alle truppe greche persistevano nell'attaccare la città a colpi di cannone, la corazzata *Ruggiero di Lauria* intervenne il 6 marzo aprendo il tiro e disperdendo gli attaccanti: "alle 10,25 ho sparato i primi colpi. Si sparano successivamente in tutto n. 27 cartucce con granate da 57 e 6 da 37 aggiustando abbastanza bene il tiro, prima sui cannoni degli insorti che cessano dopo pochi colpi di fare fuoco e si ritirano e poi in modo da allontanare gli insorti dalle mura..."[19].

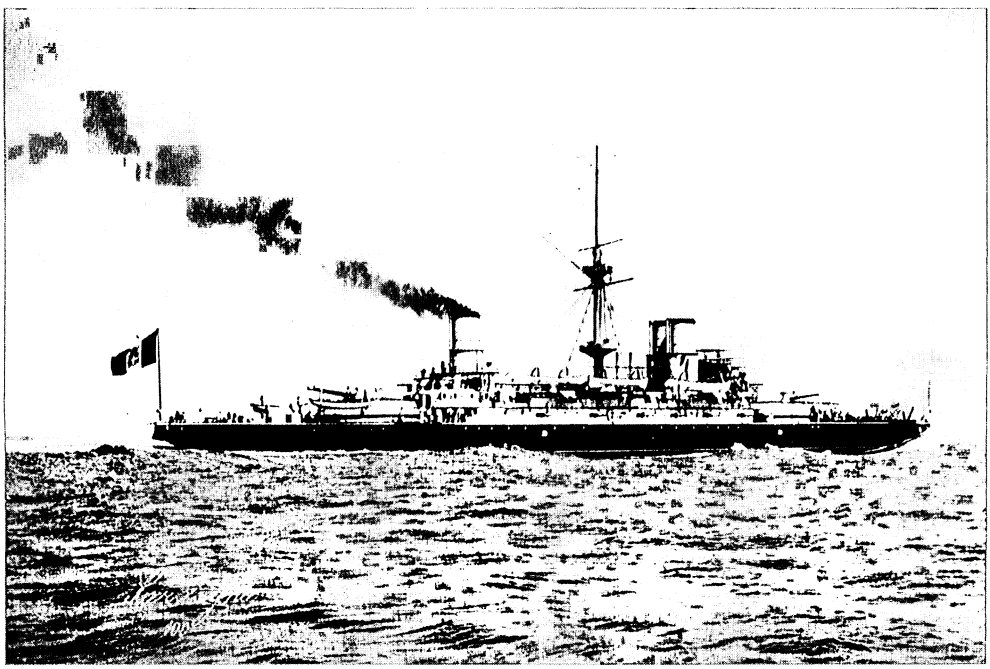
Le alture di Hierapetra saranno bombardate anche il 29 marzo dalle artiglierie della corazzata *Sicilia*: "In pari tempo nuove e più nutrite scariche di fucileria si scorgevano da bordo; onde io non tardai altrimenti ad aprire il fuoco e sparai, uno dopo l'altro, cinque colpi di granata carica da 120 m/m, che scoppiarono nella campagna e sulle balze occupate dagli insorti, i quali da quell'istante cessarono il fuoco e si ritirarono verso le colline circostanti"...[20].

* * *

Le potenze, dopo la solenne dichiarazione del 2 marzo, secondo la quale intendevano assicurare "l'autonomia completa di Creta sotto la sovranità del Sultano"[21], decisero di attuare il blocco dell'isola che divenne effettivo il 21 marzo e sarebbe stato applicato nei confronti di tutte le navi greche, e anche di quelle neutrali, al fine di impedire i rifornimenti alle truppe greche.

I tentativi messi in atto per far cessare gli scontri tra cristiani e musulmani risultavano vani. Per un miglior controllo della situazione il consiglio degli ammiragli richiese ai governi delle potenze l'invio di forze di terra. L'Italia in un primo tempo non aderì per questioni di politica interna: "l'invio di un battaglione di truppa muterebbe il carattere che vogliamo sia mantenuto al nostro intervento"[22] ed inviò un battaglione di 600 marinai costieri. Un mese dopo tuttavia il governo aderì alla richiesta ed inviò un battaglione di bersaglieri, uno di fanteria e una batteria da montagna, che giunsero a Creta il 24 aprile con i piroscafi *Arno* e *Indipendente*, scortati dall'ariete torpediniere *Liguria*.

Nel frattempo scoppiarono ostilità in Tessaglia, la Grecia e la Turchia si dichiararono guerra. Tale evento venne, per così dire, in aiuto al consiglio degli ammiragli, in quanto il colonnello Vassos richiese l'imbarco delle sue truppe per accorrere al fronte in Macedonia. Canevaro, nonostante il blocco, ben volentieri aderì alla richiesta, liberandosi di quell'incomoda presenza.



La corazzata Sardegna

Durante la guerra greco-turca alcune nostre unità (*Re Umberto, Andrea Doria, Sardegna, Giovanni Bausan, Caprera)* si alternavano in crociera lungo le coste della Tessaglia o sostavano nei porti greci e turchi, a protezione non solo delle nostre colonie, ma anche di quelle greche in Turchia e di quelle austriache in Grecia. Il *Vesuvio* svolse anche attività umanitaria trasportando un contingente della Croce Rossa a Nauplia, mentre il *Montebello*, al termine delle ostilità, presenziò a Volo all'imbarco delle truppe ottomane (50.000 uomini circa) vittoriose nel conflitto con la Grecia, essendo il suo comandante, Aristide Garelli, membro della commissione internazionale che sovrintendeva all'evacuazione.

A Creta era sempre aperto il problema della nomina del governatore dopo che l'ultimo, Berovitch pascià, era stato costretto a fuggire e l'autonomia promessa dalle potenze, una volta ritiratesi le truppe greche, non poteva realizzarsi in presenza del presidio turco. La vittoria in Tessaglia poneva la Turchia in nuova posizione di forza, tantoché ai primi d'agosto il Sultano annunciò l'arrivo a Creta di Djevad pascià in qualità di nuovo comandante del presidio turco. Djevad era maresciallo dell'esercito ottomano, ex gran visir, possedeva il titolo di altezza ed in passato era stato governatore di Creta: personaggio quindi ingombrante e scomodo. Canevaro propose al consiglio degli ammiragli di opporsi con la forza al suo arrivo, imbarcandolo sull'incrociatore *Caprera* e di ricondurlo a Smirne. Gli ammiragli russo e austriaco si opposero e prevalse quindi la linea indulgente. Djevad fu accolto a Creta con grande entusiasmo dalla popolazione musulmana; dopo qualche giorno si sparse la voce che tre corazzate turche erano in rotta verso Suda. La risposta del consiglio degli ammiragli alla provocazione fu immediata: l'avviso *Falco* e l'ariete *Liguria* furono subito inviati incontro alle corazzate, che invertirono la rotta ritornando a Costantinopoli.

Circa il problema della nomina del governatore molte candidature venivano avanzate, tra le quali anche quella di Canevaro, sostenuta da Vienna. Ma l'ammiraglio rifiutò adducendo di non possedere attitudini amministrative e perché "non credo che al governo italiano e al nostro paese possa convenire la mia nomina a simile carica poiché pare già troppo a tutti che io mi trovi alla suprema direzione della squadra internazionale"(23).

* * *

L'istituzione del tribunale militare internazionale nel luglio 1897 fu una delle iniziative intraprese dal consiglio degli ammiragli per cercare di condurre la vita organizzata entro i limiti della legalità. Il tribunale aveva sede a La Canea e giurisdizione su tutta l'isola, giudicava senza appello i reati commessi contro la sicurezza in generale. A questo tribunale, presieduto da un ufficiale italiano, con la pubblica accusa esercitata dall'avvocato fiscale, pure italiano, che giudicava secondo il codice penale militare di guerra italiano, si aggiunsero successivamente le commissioni militari di polizia, istituite nelle sedi dei comandanti superiori, ovvero a Candia, Rettimo, Sitia e Kissamo, competenti per i reati minori.

La situazione si trascinava stancamente, la candidatura a governatore del principe Giorgio di Grecia, avanzata dalla Russia, veniva ostacolata dalla Germania e dall'Austria ed era giudicata "imprudente" anche da Canevaro.

Quest'ultimo il 10 ottobre 1897 inviava al Ministro degli Esteri un rapporto intitolato "Miei convincimenti sulla via da seguirsi nella questione cretese", in cui tracciava una linea d'azione possibile per uscire dall'*impasse*:

"A porre termine da una parte alle riluttanze della Porta, a togliere, dall'altra, le Potenze dall'imbarazzo in cui si trovano di fronte alla Turchia, alla Creta, all'opinione pubblica, a scongiurare nuove e più tremende sciagure, non rimane che un solo mezzo da tentarsi, dato che le Potenze siano d'accordo. Che le Potenze designino la persona del Governatore prescelto e gli Ammiragli procederanno al suo insediamento per atto di autorità; alla Sublime Porta null'altro rimarrà che di acconciarsi al fatto compiuto, protestando. In pari tempo i comandanti militari delle truppe internazionali sarebbero nominati governatori provvisori rispettivamente delle città protette, sotto la direzione del governatore generale. Se a questo punto le truppe turche non avessero ordine dalla Sublime Porta di ritirarsi, si raggiungerebbe lo intento senza neanche minacciare con dimostrazioni navali né Costantinopoli, né i Dardanelli, atto su cui pare le Potenze sarebbero discordi; basterebbe annunziare al Sultano che le truppe internazionali ed i pochi cristiani delle località protette si ritirerebbero dalle città e che queste rimarrebbero strette da vicino dagli insorti cretesi da terra e dalle navi internazionali da mare; il risultato non potrebbe che essere sicuro ed immediato, essendo già stato stabilito che le Potenze non tollereranno soccorsi da fuori!"(24).

Queste proposte saranno alcuni mesi dopo accolte dal concerto delle potenze ed attuate: i comandanti militari saranno investiti della responsabilità dell'amministrazione delle province poste sotto la loro protezione ed il principe Giorgio si insedierà a Creta quale "Alto Commissario" delegato dalle potenze e non come "Governatore".

Il nuovo anno, il 1898, iniziava con la situazione sempre compromessa. Le indecisioni della diplomazia prolungavano l'agonia dell'isola. A marzo la Germania decise il ritiro dell'unica sua unità, seguita poco dopo dall'Austria-Ungheria, che anch'essa abbandonava il concerto con la sua flotta di cinque navi e un battaglione di fanteria.

Canevaro il 28 maggio, all'improvvisa morte del Ministro della Marina Benedetto Brin, veniva chiamato a sostituirlo. Egli assumeva, poco dopo, nel governo Pelloux, l'incarico di Ministro degli Esteri.

Il comando della squadra del Levante fu affidato all'ammiraglio Giovanni Bettolo, che tuttavia, essendo meno anziano dell'ammiraglio francese Edouard Pottier, non assunse la presidenza del consiglio degli ammiragli. Anche il comandante del presidio internazionale di La Canea, Amoretti, fu sostituito da un colonnello francese.

Dopo due anni di guerra civile la situazione sembrava relativamente tranquilla. Mentre gli ambasciatori lavoravano a Costantinopoli per costringere il Sultano a ritirare la guarnigione turca da Creta e ad accettare la candidatura del principe Giorgio al governo dell'isola, si effettuavano preparativi per il passaggio al regime di autonomia.

Il 6 settembre accadde un fatto di gravità eccezionale a Candia, la città sotto giurisdizione inglese: i musulmani si rifiutarono di pagare le decime su pesca e tabacco, si ribellarono e assalirono la guardia britannica, incendiarono il centro abitato dai cristiani, provocando la morte di 13 soldati, 800 civili ed uccidendo anche il console di S. M. britannica. La reazione delle potenze fu immediata: una formazione navale fu subito inviata a Candia, lo stesso Bettolo sopraggiunse con la corazzata *Morosini*, su cui aveva preso imbarco una compagnia di bersaglieri e una compagnia di fanteria di marina francese, inviate in soccorso degli inglesi asserragliati sui bastioni.

Le autorità britanniche di Candia ottennero la consegna dei responsabili dei massacri, che furono processati davanti a un tribunale di guerra, che comminò una ventina di sentenze capitali, eseguite pubblicamente mediante impiccagione. Altre due sentenze capitali furono comminate dal tribunale militare internazionale ed eseguite mediante fucilazione effettuata da plotoni internazionali[25].

Riportata la calma, fu inviato un ultimatum alla Porta per lo sgombero delle proprie truppe. L'Impero ottomano, non intravedendo alcun altra possibilità, si piegò infine alla volontà delle potenze, iniziando il ritiro del presidio. Lo stesso Djevad pascià lasciò l'isola.

Il governo fu assunto formalmente dal consiglio degli ammiragli il 4 novembre ed il principe Giorgio poté insediarsi a Creta il mese successivo, quale Alto Commissario, dando inizio al processo di autonomia. Le flotte allora si ritirarono dalle acque dell'isola martoriata, lasciando a rappresentarle solo una nave per ciascuna potenza. L'anziana pirofregata *Castelfidardo* rimase a Creta a rappresentare la Marina italiana.

* * *

L'intervento delle grandi potenze a Creta si realizzò dunque con un grande dispiegamento navale e con la presenza di consistenti contingenti di truppa. La Marina italiana, e quindi l'Italia, con la guida del consiglio degli ammiragli affidata a Canevaro dal mese di febbraio 1897 al mese di maggio 1898, ovvero per tutto il periodo di perdurante crisi, ebbe il ruolo di maggior rilievo e maggior responsabilità rispetto alle altre potenze presenti.

Ci chiediamo come mai le cancellerie europee accettarono questo ruolo di guida per l'Italia. Non vi è dubbio che l'ammiraglio italiano seppe svolgere con

grande abilità una difficile ed assidua opera di mediazione tra i contrastanti interessi delle potenze, mantenendo un delicato equilibrio, senza inimicarsi né la Grecia né la Turchia.

Tuttavia se la flotta italiana negli anni 1875-80 era considerata la terza del mondo dopo quella inglese e francese e le corazzate *Duilio* e *Dandolo* erano giudicate le migliori sino ad allora realizzate dalle marine più avanzate, nondimeno negli anni successivi, essa visse un certo declino e al tempo della crisi di Creta era precipitata al settimo posto, superata anche da Germania, Russia, Stati Uniti e Giappone. Non solo, in quegli anni anche i giudizi all'estero sulla sua efficienza erano tutt'altro che lusinghieri, sia in Gran Bretagna, che in Germania o in Austria-Ungheria. Solo la Francia aveva un'opinione più favorevole della consistenza e della capacità della flotta italiana[26].

Nonostante ciò, nessuna potenza obbiettò all'assunzione da parte dell'ammiraglio Canevaro della direzione della squadra internazionale, anzi egli poté godere dell'appoggio incondizionato dei propri colleghi per tutto il periodo in cui rimase a Creta, pur in situazioni che non sempre erano di accordo unanime sulle scelte da compiere o sulle soluzioni da adottare, anzi talvolta erano di vero e proprio dissenso. Ne abbiamo conferma, tra le molte attestazioni ufficiali di stima, in particolare dell'ammiraglio francese Edouard Pottier [27], anche di come l'ammiraglio Robert H. Harris, comandante della squadra britannica ebbe a rispondere al Primo Lord del mare Goshen, che gli domandava "come andava che sei ammiragli, e di paesi diversi, riuscivano ad intendersela così bene", ... "dipende tutto dall'abilità del decano!"[28]. L'Austria infine teneva in tale considerazione Canevaro che lo candidò – come abbiamo visto – alla carica di governatore dell'isola.

La questione di Creta rappresentò per l'Italia un caso esemplare dell'impiego del potere marittimo come fattore essenziale di conduzione della politica estera.

Riprendiamo dal Gabriele:

"Non è sempre necessario che un potere marittimo, per essere usato con successo, sia costituito da una potenza navale superiore. Un potere complessivamente inferiore può pervenire alla superiorità concentrando la sua forza nel luogo e nel tempo voluti quando altri, superiore in assoluto, non possa o non voglia fare altrettanto. La fattispecie storica di cui si tratta ne è una conferma poiché la condizione di relativa decadenza della Marina italiana non le impedì di presentarsi nelle acque di Creta spiegando una forza navale più consistente delle aliquote inviate dalle altre nazioni, e di assumervi una posizione di leadership, poiché la scelta politica effettuata dal governo lo richiedeva (...). Su un palcoscenico mediterraneo che attirava l'attenzione di tutti, Roma ebbe la possibilità di mettere in mostra il potere marittimo nazionale, esibendo le navi della flotta ed assumendo la guida del potere navale europeo presente con l'ammiraglio Canevaro. La sua presidenza del consiglio degli ammiragli non dipese dal caso, o soltanto dal grado,

perché alle grandi potenze sarebbe stato agevole rifiutarla, se non fosse stata apprezzata. E si dimostrò una guida illuminata"[29].

L'intervento internazionale a Creta, con l'attuazione di un'azione militare efficace e talvolta anche inflessibile in difesa di tutti coloro che subivano minacce, soprusi, violenze ed anche eccidi, indipendentemente dall'appartenenza o meno all'una e all'altra etnia, può ben ascriversi a quei tipi di intervento di pacificazione con fini umanitari, ma anche di prevenzione a un possibile allargamento del conflitto.

La Marina, presente fin dall'insorgere della crisi con l'apprezzato ruolo di guida del consiglio degli ammiragli da parte di Canevaro, e con il rilevante e permanente dispiegamento delle sue navi migliori, contribuì non poco al recupero del credito internazionale dell'Italia, in quegli anni caduto assai in basso per le sconfitte subite in Africa.

NOTE

(1) Per la stesura della relazione ho ampiamente utilizzato:

– E. Alberini, *La Marina italiana a Creta*, Ufficio Storico della Marina, Roma 1998.

– M. Gabriele - G. Friz, *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello stato unitario italiano*, Ufficio Storico della Marina, Roma 1973.

– M. Gabriele - G. Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Ufficio Storico della Marina, Roma 1982.

– Sull'argomento si veda anche G. Cucchi, *Una "peacekeeping force" di cent'anni fa*, in "Rivista Storica", anno VIII, n. 9, ottobre 1995.

(2) L'annotazione è in E. Serra, *Ammiragliato britannico e politica estera alla fine del XIX secolo*, "Supplemento alla Rivista Marittima" n. 7 p. 9, Roma luglio 2000.

(3) Cfr. M. Gabriele - G. Friz, *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello stato unitario italiano*, cit. p. 103-113.

(4) M. Gabriele, "Introduzione" a *La Marina Italiana a Creta*, cit. p. 10-11.

(5) Halepa, sobborgo di La Canea, sede del pascià e dei consolati.

(6) Cfr. G. Cucchi, *Una peacekeeping force di cent'anni fa*, cit. p. 35. E. Alberini, *La Marina italiana a Creta*, cit. p. 53.

(7) Trascriviamo il noto telegramma del console Medana al Ministro degli Esteri Caetani: "Canea, 24 maggio 1986, ore 6.50.

Per ragioni tuttora sconosciute rissa scoppiata fra musulmani cristiani. Miei colleghi io potuto recarci città con gran difficoltà. Città in armi atterrita; si sta battendosi nelle strade, critica situazione. Vali mancante mezzi repressione; truppa insufficiente. Pericolo grande: finora dieci vittime conosciute, comprese cavas russi greci. Presenza impotenza autorità non posso rispondere sicurezza nazionali. Ritengo necessario invio nave da guerra Canea. Critica situazione pure Rettimo ove musulmani armati forzano cristiani. Colleghi telegrafato identicamente. Agente italiano Rettimo chiede autorizzazione prendere cavas provvisori custodia uffizio. Prego V.E. autorizzare". *Documenti Diplomatici Italiani (D.D.I.)*, terza serie vol. I doc. 102.

(8) Le compagnie da sbarco, il nome non tragga in inganno, erano costituite da personale raccogliticcio, appartenente generalmente alle categorie dei cannonieri ordinari, dei marinai servizi vari (ordinanze, inservienti di cucina e di mensa etc.), personale quindi non indispensabile all'efficienza bellica e alla condotta dell'unità in mare. Anche l'addestramento non sempre era quello auspicabile. Non diversa era la situazione per le altre Marine. Tuttavia le compagnie da sbarco svolsero egregiamente il loro compito sino all'arrivo delle forze di terra.

(9) Cfr. E. Alberini, *La Marina italiana a Creta*, cit. p. 63-64.

(10) Lettera dell'ammiraglio Canevaro all'ambasciatore a Costantinopoli Pansa in data 22 settembre 1896 in E. Alberini, *La Marina italiana a Creta*, cit. p. 66.

(11) Lettera n. 35498 in data 20 settembre 1896 del Ministro degli Esteri Visconti Venosta al Ministro della Marina Brin in E. Alberini, *La Marina italiana a Creta*, cit. app. B.

(12) Telegramma del Ministro Brin al Comando superiore delle navi italiane a Creta in data 10 febbraio 1897 in E. Alberini, *La Marina italiana a Creta*, cit. p. 74.

(13) Lettera dell'ammiraglio Canevaro al Ministro Brin in data 17 febbraio 1897, Archivio Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), *Carte Canevaro*, b. 35.

(14) Lettera dell'ammiraglio Canevaro al Ministro Brin in data 4 marzo 1897, A.U.S.M.M., *Carte Canevaro*, b. 35.

(15) Lettera dell'ammiraglio Canevaro al Ministro Brin in data 14 marzo 1897, A.U.S.M.M., *Carte Canevaro*, cit. b. 35.

(16) Processo Verbale della seduta degli ammiragli in data 24 febbraio 1897, A.U.S.M.M., *Processi Verbali del consiglio degli ammiragli*, b. 162.

(17) Rapporto n. 30 in data 9 marzo 1897 della R. Nave *Vesuvio*, A.U.S.M.M.; b. 2240.

(18) Rapporto n. 32 in data 10 marzo 1897 della R. Nave *Vesuvio*, A.U.S.M.M.; b. 2240.

(19) Rapporto n. 181 in data 10 marzo 1897 della R. Nave *Ruggiero di Lauria*, A.U.S.M.M.; b. 2167.

(20) Rapporto in data 10 aprile 1897 della R. Nave *Sicilia*, A.U.S.M.M.; b. 2207.

(21) DDI Libro Verde I, *Creta e il conflitto turco-ellenico*, Roma 1/12/1897, doc. 359-360.

(22) Telegramma del Ministro degli Esteri Visconti Venosta all'ammiraglio Canevaro in data 19 marzo 1897, A.U.S.M.M., *Forze navali in Levante*, b. 2279.

(23) Cfr. E. Alberini, *La Marina italiana a Creta*, cit. p. 113.

(24) Lettera dell'ammiraglio Canevaro al Ministro degli Esteri Visconti Venosta in data 10 ottobre 1897, inedita, riportata in appendice, A.U.S.M.M., R. Nave *Sicilia*, b. 2207.

(25) Testimonianza in Camillo Aymini, *Candia e la sua prima occupazione internazionale*, Roma 1908 e in Alberto Crispo, *Corpo di spedizione a Candia*, A.U.S.S.M.E.; b. 107. Cfr. anche E. Alberini, *La Marina italiana a Creta*, cit. p. 143.

(26) Per un approfondimento dell'argomento vds. "L'Italia e le principali flotte alla fine del XIX secolo", in E. Serra, *Ammiragliato britannico e politica estera alla fine del XIX secolo*, cit. p. 19-30.

(27) Confronta E. Alberini, *La Marina italiana a Creta*, cit. p. 149, 162.

(28) Il curioso episodio è riportato in una lettera confidenziale dell'ammiraglio Canevaro al Ministro Brin in data 13 marzo 1897, A.U.S.M.M. *Carte Canevaro*, b. 35.

(29) M. Gabriele, "Introduzione" a *La Marina italiana a Creta*, cit. p. 23, 27-28.

Appendice 1

Comando in Capo della Squadra Attiva

Riservato N. 1658 — *Suda, lì 10 ottobre 1897*

Oggetto: **Miei convincimenti sulla via da seguirsi nella questione cretese.**

A sua Eccellenza il Ministro degli Affari Esteri
ROMA

A compimento del desiderio verbale espressomi da V.E. ho l'onore di qui esporre sommariamente quali sono i miei convincimenti riguardo al presente ed al prossimo avvenire della questione cretese.

Un definitivo assetto delle cose in Creta è altamente imposto dalla situazione del paese, è vivamente reclamato dalla popolazione e dagli interessi delle Grandi Potenze e più particolarmente dell'Italia.

Corde troppo tese si spezzano; situazioni anormali prolungatesi oltre misure definite finiscono per sopraffare, per quanta energia, buona volontà e prudenza si ponga nel fronteggiare gli eventi.

Al presente, questa è la condizione dell'isola infelice: *anarchia e licenza all'interno, dove la popolazione cristiana,* non tenuta in freno da alcuna autorità, offre lo spettacolo di sanguinosa lotta fratricida. Miseria nelle città, dove la popolazione musulmana agglomeratasi, si dibatte nelle strettezze, conscia che i campi non seminati, gli attrezzi perduti, il bestiame rubato, le addurranno domani la carestia. *Disagio pei cristiani fuggitivi all'estero*, ai quali otto mesi di esilio e le aziende interrotte rendono imperioso il ritorno ai focolari abbandonati.

L'autorità turca locale, ormai incompatibile col nuovo stato di cose, vive, senza credito e senza mezzi, di espedienti, non d'altro preoccupata che di procacciare illecito vantaggio all'elemento musulmano e di creare segreti imbarazzi, ove non sia il caso di opporsi palesemente, alle benefiche misure, che nell'interesse comune vengono imposte dall'autorità internazionale.

Questa, per quanto la riguarda, ha raggiunto il compito suo di assicurare nelle città e nelle zone, da essa occupate, la tranquillità e la sicurezza pubblica.

Ma per quanto buon volere essa metta, energia e fatica essa spenda, non può, di fronte al limitato numero delle sue truppe, all'odio profondo che intercede fra gli elementi della popolazione, al nessun aiuto che le viene dall'autorità civile e militare ottomana, impedire che fatti isolati di sangue alle volte si producano, a reprimere i quali, mentre essa è relativamente armata contro i musulmani provocatori, è sgraziatamente impotente contro i cristiani della montagna che sfuggono al suo controllo.

segue: *Appendice 1*

Dato questo stato di cose, non credono gli Ammiragli, di fronte alla incapacità ben nota ad amministrare e la mancanza d'ogni sentimento di giustizia e di misura dell'autorità locale ottomana, in qualsiasi modo costituita, che questa possa condurre a buon punto la situazione; né d'altra parte, essi si riconoscono competenti a sostituire, nel grave compito, l'amministrazione ottomana. Come lo notificavano ai rispettivi governi fin dal marzo scorso, con telegramma identico, gli Ammiragli ritengono più che mai urgente per la Creta la designazione di un *Governatore Generale* in armonia col nuovo regime e promesso dalle potenze e sanzionato dal Sultano.

Quale esso debba essere, se ottomano suddito di S.M.I. il Sultano, o straniero all'impero, non risulta esplicitamente dal testo della dichiarazione notificata dall'ambasciate alla Sublime Porta il 2 marzo u.s., non emerge dal proclama degli Ammiragli in data del susseguente 17 marzo, né da quello fatto, per ordine della Porta, dall'autorità locale ai cretesi il 19 marzo. Ove però si voglia analizzare anche superficialmente le circostanze e le ragioni di fatto che hanno provocato e determinato la promessa dell'autonomia, ove si voglia inspirarsi allo spirito della concessione, e tener conto delle attuali condizioni del paese, verun dubbio rimane che il governatore generale dell'isola debba essere *straniero*, nominato dalle Potenze e confermato dal Sultano.

Senza voler entrare nella disamina di fatti troppo noti, senza voler soverchiamente soffermarsi sulla dichiarazione contenuta nel testo notificato dalle Ambasciate alla Sublime Porta il 2 marzo, che suona testualmente: "Les réformes prévues dans l'arrangement du 25 Août 1896 ne répondent plus aux nécessités de la situation actuelle", (dichiarazione che evidentemente colpisce la disposizione in allora adottata di un governatore generale cristiano suddito del Sultano, gradito dalle potenze e tenuto in carica per cinque anni consecutivi), sta il fatto che nel proclama degli Ammiragli fatto ai cretesi per ordine delle grandi potenze è contenuto il seguente inciso: "Les grandes puissances sont irrévocablement décidées à assurer l'autonomie complète de la Crète, sous la suzeraineté du Sultan. *Mais il est bien entendu que les crétois seront complètement libres de tout contrôle de la Porte en ce qui concerne leurs affaires intérieures*".

Ora, come mai le grandi potenze avrebbero sottoscritto una simile dichiarazione ed impegnato il loro credito presso una popolazione ribelle, vittima del mal governo, degli inganni e delle vessazioni della Porta, se fosse in loro sussistita, pure lontanamente, l'idea della possibilità di un funzionario turco capo del governo autonomo della Creta!

Quale garanzia offre mai, con ciò, la Porta, di non continuare a dirigere ed ispirare la politica del suo funzionario in Creta! Musulmano o cristiano che quest'ultimo sia, (e peggio se cristiano che musulmano di religione) quale credito esso presenta di imparziale amministrazione? Ove troverà egli tanta indipendenza di carattere, tanta indifferenza per la propria posizione da non subire le influenze ed il fascino che vengono dall'alto, da contrastare agli ordini sovrani!

segue: *Appendice 1*

Comunque sia, la maggioranza della popolazione è fermamente convinta del contrario, e la nomina di un funzionario turco sarebbe la scintilla che darebbe nuovamente fuoco alle polveri. Data questa triste eventualità, il ristabilimento dell'ordine incomberebbe esclusivamente alle truppe imperiali, giacché a nessun animo generoso può balenare la possibilità che le grandi potenze, dopo aver tenuto a bada la popolazione della Creta, cullandola di speranze, si associno alla Turchia per affogare nel sangue ogni conato di resistenza. Non rimarrebbe in tale frangente alle potenze altra alternativa che di far rimpatriare i loro Ammiragli colle truppe internazionali, rimanendo ai rispettivi Governi la cura di giustificare, di fronte all'umanità e davanti ai parlamenti, un intervento che costò alle nazioni di Europa danaro non superfluo e provocò la rovina di due paesi.

Colla nomina di un governatore europeo viene all'isola garantita una completa autonomia, quale promessa, giacché rimane eliminata ogni influenza sia diretta che indiretta della Porta, per fatto di chi nulla ha da sperare né da temere dal governo centrale.

Data questa eventualità, la presenza in Creta delle truppe internazionali si impone per quell'efficace aiuto morale e materiale sul quale è in diritto il governatore europeo di contare nei primordi della sua missione e come coefficiente materiale e morale utilissimo per la pacificazione del paese. Gradatamente potranno le truppe internazionali essere diminuite, allorquando la milizia paesana da istituirsi ed il corpo della gendarmeria cretese daranno affidamento di potere coi loro proprii elementi mantenere l'ordine.

L'istallazione del governatore europeo rende d'altro canto superfluo qualsiasi impiego della truppa turca, il cui definitivo allontanamento dall'isola è vivamente reclamato dalla maggioranza della popolazione cretese. E prescindendo dal sentimento generale, che in questione di pacificazione di animi deve pure tenersi in debito conto, l'allontanamento della truppa turca è imposto dall'essenza stessa del principio d'autonomia, potendo l'ingerenza del governo centrale effettuarsi, per suo mezzo, negli affari interni della Creta, o quanto meno potendo la truppa servire di strumento, in mano della Porta, di resistenza o di provocazione. L'inutilità, del resto, del suo impiego come elemento di ordine, è oramai cosa indiscutibile, non parteggiando essa che per i suoi correligionarii. Richiesta l'autorità militare di prestare il suo concorso a quella internazionale per il ristabilimento dell'ordine, fu sempre larga di promesse, quanto avara di fatti, tanto che sotto gli occhi dei soldati turchi, passivi spettatori, furono consumate in gran parte la distruzione delle proprietà cristiane e violenze e delitti di sangue.

Invisa alla maggioranza della popolazione, non utile a verun impiego di ordine, potendo, quando che sia, costituire un inciampo al libero funzionamento del nuovo regime, la truppa turca deve essere gradatamente ritirata da Creta, gli alti diritti di sovranità del Sultano essendo esuberantemente garantiti dalla analoga dichiarazione fatta dalle potenze e notificata alla Porta il 2 marzo u.s.

segue: *Appendice 1*

Se gli sforzi della Porta di fronte all'indecisione e ad un supposto disaccordo delle potenze avessero ad essere coronati da successo, bisognerà attendersi da parte della maggioranza dei cretesi, sempre in armi, ad una ripresa di ostilità, che riuscirà tanto più terribile, che ogni speranza di politica redenzione sarà per essi perduta. Data una simile evenienza, la linea di condotta dell'Italia, per quanto avrà tratto alla convenienza o meno del rimpatrio del contingente militare nazionale, dovrà conformarsi a quella delle altre potenze, ove non voglia isolarsi dal concerto europeo e perdere qualsiasi beneficio che per avventura potesse derivare dal fatto dell'occupazione. Però, mentre sarà dignitoso ed opportuno che l'Italia si riduca nel concerto europeo al secondo rango, lasciandone ad altri la direzione, l'azione delle nostre truppe in Creta dovrà in ogni caso essere passiva e limitata a sorvegliare il corso degli eventi, senza prenderne parte.

A porre termine da una parte alle riluttanze della Porta, a togliere, dall'altra, le Potenze dall'imbarazzo in cui si trovano di fronte alla Turchia, alla Creta, all'opinione pubblica, a scongiurare nuove e più tremende sciagure, non rimane che un solo mezzo da tentarsi, dato che le Potenze siano d'accordo: che le Potenze designino la persona del Governatore prescelto e gli Ammiragli procederanno al suo insediamento per atto d'autorità; alla Sublime Porta null'altro rimarrà che di acconciarsi al fatto compiuto, protestando.

In pari tempo i Comandanti militari delle truppe internazionali sarebbero nominati governatori provvisorii rispettivamente delle città protette, sotto la direzione del governatore generale.

Se a questo punto le truppe turche non avessero ordine dalla Sublime Porta di ritirarsi, si raggiungerebbe lo intento senza neanche minacciare con dimostrazioni navali né Costantinopoli, né i Dardanelli, atto su cui pare le potenze sarebbero discordi; basterebbe annunziare al Sultano che le truppe internazionali ed i pochi cristiani delle località protette si ritirerebbero dalle città e che queste rimarrebbero strette da vicino dagli insorti cretesi da terra e dalle navi internazionali da mare; il risultato non potrebbe che essere sicuro ed immediato, essendo già stabilito che le Potenze non tollereranno soccorsi da fuori!

Mi auguro che questi brevi cenni dettatimi dalle mie conoscenze sulla grave questione e dalla coscienza, possano incontrare il gradimento dell'Eccellenza Vostra, ed avere la fortuna di contribuire in qualche modo alla soluzione sollecita dell'intricata, seria e già troppo lunga questione cretese.

Mi è grato, come sempre, presentare all'E.V. gli atti di tutta la mia considerazione e devozione.

IL VICE AMMIRAGLIO COMANDANTE IN CAPO
DELLA SQUADRA ATTIVA
N. Canevaro

LA CRISI DI CRETA
IL CORPO DI SPEDIZIONE ITALIANO (1897-1899)

ENRICO PINO

La presente relazione è basata principalmente su alcuni aspetti poco noti e meno divulgati della missione di pace delle truppe italiane, e si avvale della relazione ufficiale del colonnello Alberto Crispo[1], che fu comandante del Comando Superiore delle Regie Truppe a Creta. Il documento, "Opera delle truppe italiane in Creta"[2], fu redatto nel febbraio del 1900, subito dopo il ritorno in Patria dell'ufficiale, per l'Ufficio Coloniale del Comando del Corpo di Stato Maggiore. Si ritiene, pertanto, tale documento di estremo interesse, poiché esso pone in particolare evidenza l'azione delle Forze italiane a favore della pacificazione dell'isola; azione soprattutto umanitaria, tesa al controllo della stato di conflitto tra le fazioni cristiana e musulmana, non disgiunta dall'opera di ricostruzione, per lo sviluppo sociale ed economico delle popolazioni locali.

Il problema "cretese", una *questio* legata e fomentata dalla crisi nei Balcani, ma dalle radici antiche, fortificate dall'humus delle guerre di religione, riesplose in tutta la sua virulenza nei primi giorni del mese di febbraio 1897 e fu motivo occasionale dello scoppio della guerra greco-turca. Distaccamenti di marina dei vari stati europei, sbarcati dalla flotta che aveva posto il blocco all'isola, occuparono alcune località costiere di Creta. Le potenze, di fatto, avevano già preconizzato, anzi sancito, l'autonomia dell'isola con una notifica a Grecia e Turchia, che se ne contendevano il possesso.

Nell'aprile 1897 giunsero a Creta, provenienti dalle varie nazioni europee, altre truppe di rinforzo richieste insistentemente dal consiglio degli ammiragli (composto dai comandanti delle unità navali che sostavano in quelle acque) non appena ci si rese conto che le truppe sbarcate non bastavano a controllare la situazione. Fino ad allora le Forze italiane, come quelle degli altri stati, erano quelle sbarcate dalle navi ed erano state fornite dalla Marina (circa un battaglione di 600 uomini); le truppe inviate in questo secondo momento appartenevano, invece, all'Esercito. Furono destinati al contingente italiano del corpo di spedizione internazionale, un battaglione bersaglieri (il XII dell'8° reggimento) agli ordini del tenente colonnello Brusati, un battaglione di fanteria (il I del 36°) comandato dal colonnello Zevi e l'8ª batteria da montagna. I reparti, imbarcati sui piroscafi *Arno* e *Indipendente*, partirono da Napoli il 21 aprile, scortati dalla regia nave *Liguria* e giunsero la mattina del 24 nella baia di Suda. Lo sbarco avvenne il giorno seguente; bersaglieri ed artiglieri si diressero verso La Canea, così che il XII battaglione si dislocò con due compagnie in città ed inviò le rimanenti unità ai posti internazionali verso Akrotiri, quartier generale degli insorti, ed alle fortificazioni erette dai turchi sulle

colline intorno al centro abitato, a protezione delle sorgenti d'acqua che rifornivano La Canea, mentre la batteria fu suddivisa in tre sezioni schierate a Soubachi, ad Akrotiri ed ad Halepa. Il battaglione del 36° reggimento fanteria fu invece diretto a Candia, in rinforzo alla guarnigione britannica.

Artiglieria da montagna sbarcata a Suda il 24 aprile 1897

Nel mese di maggio, il governo di Atene, a seguito del conflitto scoppiato con la Turchia, decise il ritiro del proprio contingente di truppe regolari da Creta. L'8 luglio il comando del battaglione del 36° fanteria, con due compagnie, fu rischierato a Hierapetra, dove si susseguivano continue scaramucce tra i cittadini musulmani, assediati nella città, e quelli di origine greca, che occupavano i sobborghi e le campagne circostanti. La situazione era talmente critica che, per far rispettare la neutralità e separare i contendenti, le navi italiane dovettero più volte aprire il fuoco.

Nell'inverno 1897 il contingente italiano, per ordine dell'ammiraglio Canevaro comandante la missione, cambiò dislocazione, ed alla data del 5 marzo vi erano a La Canea due comandi di battaglione, con tre compagnie ciascuno, e la batteria da montagna, mentre a Hierapetra vi era una compagnia del 36° fanteria, una del XII battaglione bersaglieri ed un distaccamento d'artiglieria da sbarco della Regia Marina.

Nel mese di settembre, i Gabinetti delle potenze europee, su richiesta del consiglio degli ammiragli, intimarono il ritiro dall'isola delle truppe turche, attuando i provvedimenti necessari per ottenere ciò anche con la coercizione, ove fosse stato necessario; e per imporre lo sgombero delle forze del sultano, i contingenti internazionali furono rinforzati con nuove truppe, fino ad avere quattro battaglioni per ogni nazione. L'Italia inviò il II battaglione del 49° fanteria (comandante il maggiore Pisanelli) e il II battaglione del 93° fanteria (comandante il maggiore Pallotta) che giunsero a Creta ai primi di ottobre. Con l'accrescersi dei reparti presenti sull'isola, il Ministero della Guerra ritenne opportuno, per ragioni di disciplina e di impiego, riunire i quattro battaglioni sotto un unico comando, che funzionasse agli ordini dell'ammiraglio comandante in capo le Forze Navali italiane in Levante. Fu così costituito il Comando Superiore delle R. Truppe italiane in Creta, con attribuzioni analoghe ad un comando di brigata, retto dal colonnello Crispo.

In complesso, l'Italia aveva inviato a Creta circa 2.600 uomini.

Dopo la partenza delle truppe ottomane, avvenuta nel novembre 1898, si presentò il problema del governo da dare all'isola. Mentre le diplomazie europee erano al lavoro sulla spinosa questione, spettava al consiglio degli ammiragli della flotta internazionale il compito di assicurare il mantenimento dell'ordine a Creta, e quello di avviare subito il funzionamento di un'amministrazione civile nel paese. Questo mandato fu delegato, dagli ammiragli, ai comandanti dei rispettivi settori, con ogni larghezza di attribuzione e pienezza di potere, indispensabili in una situazione di vacanza di autorità civile. Il settore affidato agli italiani fu il più difficile di tutta l'isola, a causa della configurazione topografica, caratterizzata da un'orografia tormentata e da scarse vie di comunicazione, e dell'indole bellicosa degli abitanti. Le province occidentali, infatti, erano state sempre il focolaio della ribellione al dominio turco.

Gli ordini emanati dal Comando Regie Truppe in Candia, per la costituzione e il funzionamento dell'amministrazione civile e militare nel settore di competenza, ordini di cui non era prevedibile l'efficacia nella consapevolezza della complessità della situazione, miravano ad ottenere risultati in numerosi campi.

Innanzitutto occorreva giungere ad un efficace servizio d'ordine pubblico, da curare meticolosamente, anche attraverso l'illuminazione notturna, affidato non solo ai Carabinieri Reali ed alle Guardie civiche, ma anche a tutte le truppe presenti sul territorio, perché questo fosse tenuto completamente sotto costante controllo. Accanto alle disposizioni per l'ordine pubblico, furono specificate le procedure da adottare per i reati gravi e quelli minori.

Era necessario inoltre, pervenire ad un regolare servizio di corrispondenza all'interno della zona d'influenza dei comandi italiani, al fine di rendere efficienti le comunicazioni – e quindi l'azione di comando – specialmente in caso di urgenze.

Occorreva riservare una particolare attenzione ai servizi amministrativi e finanziari (dogane e decime), affinché fossero evitati soprusi e combattuto il

contrabbando. I comandanti di sottozona e distaccamento, per un'azione immediata ed efficace, avevano ampia facoltà di intervenire negli atti di amministrazione civile.

Doveva essere sviluppata l'influenza italiana all'interno del Paese, attraverso la presenza fisica dei reparti, "passeggiate militari", esortazioni continue all'ordine ed alla collaborazione, ricostituzione dei Comitati e dei Consigli Comunali, ripristino delle strade.

Particolare attenzione doveva essere posta nell'attuare misure non strettamente militari, come la cura dell'istruzione elementare e dei rapporti con il clero, i "papas", molto ascoltati dalla popolazione.

Dovevano essere messi in atto provvedimenti per la sanità e l'igiene pubblica, da sviluppare con l'opera di medici militari e mediante l'allontanamento di depositi di concime, lo smaltimento dei rifiuti, lo scolo delle acque fognanti.

Particolarmente utile e preziosa doveva rivelarsi l'opera svolta dal servizio sanitario militare a favore delle popolazioni, spesso condotto in condizioni disagevoli e rischiose (cito dalla relazione di Crispo): "...Io contavo molto sull'opera dei nostri Ufficiali medici per rendere caro il nome italiano agli abitanti del settore: ed anche in questa parte non ebbi a riporre male la mia confidenza; ché la solerzia, l'abilità e la carità spiegate dai nostri medici furono veramente e dappertutto ammirevoli.

Dirò fin d'ora come, non solo nelle sedi dei distaccamenti dove si trovavano ma anche ai remoti villaggi della montagna, per difficili sentieri e nella più cattiva stagione, i medici militari italiani non mancarono mai di portare i loro soccorsi: recandosi nelle località dove era scoppiato il tifo od il vaiuolo, disponendo per isolamenti e disinfezioni, apprestando cure, fornendo medicinali. Ed aggiungerò qui come l'infermeria presidiaria di Halepa diventasse poi un vero ambulatorio, dove ogni mattina accorrevano fino ad ottanta infermi dalla Canea e dai dintorni, uomini, donne e bambini; cristiani e musulmani; poveri ed abbienti; sicuri di trovare nei nostri sanitari gentilezze e carità uguali per tutti. Mi sia concesso di notare come uguale affluenza di infermi non si verificasse presso gli ospedali militari degli altri corpi di occupazione...".

Quanto all'altra attività di primaria importanza sociale, quella educativa, il Comando militare promosse, con piccole sovvenzioni, l'istituzione di due scuole infantili italiane a La Canea ed a Candia, gestite da frati cappuccini. In merito, Crispo annota: "...I cappuccini sono tutti italiani. (...) Fino ai primi giorni del mio arrivo, il Padre Superiore della Canea si rivolse a me per ottenere un qualche soccorso per la casa di Candia, che aveva sofferto durante i torbidi e dove i rifugiati dai massacri, donne ed orfani, pativano la fame. Aprii fra i miei Ufficiali una sottoscrizione che fruttò una somma (...) Nel consegnarla loro, dissi che avrei molto gradito che, nella città di Candia, essi avessero aperto, anche in modesta proporzione, una scuola italiana pei bimbi (...) Ebbi la soddisfazione di apprendere, prima di lasciare l'isola, che una piccola scuola italiana funzionava in Candia, come un'altra, anche dei Cappuccini alla Canea...".

Questi interventi di natura sociale, a favore delle popolazioni locali, accattivarono molto gli animi, tanto da facilitare i contatti con l'elemento indigeno.

Fonte di maggiori preoccupazioni per il comando italiano fu, invece, la particolare situazione degli abitanti di origini turche provenienti dall'entroterra. Essi, infatti, erano stati cacciati nel corso dell'insurrezione e privati dei loro beni. Nonostante gli sforzi del comando italiano per il reintegro nella società cretese dell'elemento musulmano, gran parte della popolazione turca scelse la via dell'esilio in Turchia, avendo avuto i propri beni immobili completamente distrutti e tutti gli altri beni razziati.

Scrive Crispo: "...Era naturale che, non appena assunto il governo del settore, io prescrivessi la restituzione del maltolto ai legittimi proprietari. Quest'ordine fu subito applicato, in mezzo alle querimonie degli usurpatori ed a difficoltà pratiche molto notevoli; che derivavano da questo, che i mussulmani denunciavano bensì le usurpazioni dei beni stabili, ma poi, per lo più, non osavano andare nell'interno, neanche sotto la protezione dei nostri distaccamenti, per timore di maltrattamenti, a riprenderne possesso. Quanto poi agli animali (cavalli, muli, somari, armenti) ed agli attrezzi rurali, la facilità di trafugarli da un punto all'altro dell'isola e da un settore all'altro, rendeva molto arduo il rintracciarli...".

Secoli di tirannie da una parte e di ribellioni dall'altra, che avevano provocato un numero infinito di stragi e di vendette (di fatto non vi era una famiglia cristiana o musulmana che non contasse un qualche ucciso per opera della parte avversa), rendevano assai improbabile la coesistenza pacifica tra gli elementi dei due popoli. Costantinopoli, inoltre, non mancò di favorire l'emigrazione, promettendo l'esenzione dal servizio militare ai giovani che avessero sposato una fanciulla musulmana profuga da Creta, e pagando il viaggio in nave alle famiglie turche che intendevano abbandonare per sempre l'isola.

Dice Crispo dell'esodo: "...Ho parlato della difficoltà che incontrai per indurre i mussulmani a ritornare ai villaggi. Circa 1300 famiglie di essi erano rifugiate alla Canea... Cessate le ostilità fra le due parti ed impiantati i nostri distaccamenti e stazioni di Carabinieri, potei avviare colonne di quei profughi, con speciali scorte, a taluni dei loro villaggi, dove, ad amor del vero, furono ricevuti con benevolenza dai cristiani. Ma i mussulmani trovavano le loro case dirute, gli olivi recisi, le terre disertate: e, dopo pochi giorni di permanenza, tornavano piangenti alle loro donne, che avevano lasciate alla Canea; e, su larga scala, si imbarcavano su navi turche che, a prezzi vivissimi, li trasportavano fuori dell'isola, in Anatolia ed in altre province dell'Impero".

Le truppe italiane si prodigarono non solo a favore delle genti, ma intervennero anche sul territorio, soprattutto per migliorare le comunicazioni all'interno del proprio settore di responsabilità. Importanti furono i lavori stradali: chilometri di strade furono ripristinati, rotabili e sentieri riattati, ricostruiti ponti, pontili ed approdi. In particolare, fu messo in opera un ponte di ferro sul torrente Veithias, opera del tenente Stisi del 93° fanteria, con la modica spesa di 3.000 franchi.

Un altro dei compiti più gravosi e delicati, che vide impegnato il contingente di pace italiano, fu quello del sequestro di tutte le armi in possesso alla popolazione, già utilizzate dalla fazione cristiana nella lotta d'indipendenza contro i turchi. Crispo rende bene evidente come le difficoltà derivassero soprattutto dal legame che i cretesi avevano con le armi, strumenti ritenuti indispensabili alla lotta ed alla sopravvivenza. Difficoltà che egli, in ogni modo, riuscì a superare con efficaci predisposizioni: "...Per quanto colla partenza delle truppe turche, fossero cessate le ragioni per le quali le popolazioni si erano armate, pure molti dubitavano che, all'atto pratico, i Cretesi si sarebbero acconciati a consegnare quei fucili, procuratisi con tanto stento ed impugnati durante la lotta d'indipendenza.

Un momento di riposo per i sottufficiali del 36° reggimento fanteria

L'amore che i Cretesi hanno per le armi, il possesso delle quali rappresenta presso di loro il concetto di dignità virile, faceva presupporre che questa operazione del disarmo sarebbe stata difficile e laboriosa. Era però necessario che essa procedesse rapida e completa; non essendo possibile governare una popolazione armata. Non nasconderò anzi le mie preoccupazioni, in quei primi tempi, pei lontani distaccamenti di Sfakià e della provincia di Sèlinos, isolati, con comunicazioni precarie e difficili e fra gente che aveva armi ed aveva mostrato di sapersene servire.

Gli Ammiragli avevano stabilito che il disarmo si dovesse effettuare nel corso del mese di Dicembre. Diedi tosto gli ordini necessari per l'effettuazione, per parte delle dipendenti autorità di tale operazione.

Volli una speciale attenzione si portasse nel ritiro delle armi, onde poterne identificare i proprietari, quando, più tardi, si fosse eventualmente decisa la restituzione di esse (cosa invero che sembrava poco probabile) o che si fosse voluto dar un compenso a coloro che le avevano consegnate. Queste misure e la cura colla quale prescrissi fossero custodite le armi prese in consegna, resero meno riluttante la popolazione a rimetterle. Nel tempo stesso, invitai i Comandi di distaccamento ad accelerare per quanto si potesse la consegna dei fucili, facendo conoscere che le pene comminate ai contravventori all'editto, sarebbero state rigorosamente applicate.(...) Nel nostro settore soltanto, il numero dei fucili che furono ritirati fu di quasi 20.000: e relativamente esiguo fu il numero delle sentenze di detenzione e multe, che dovettero pronunciarsi per contravvenzione all'editto del disarmo".

Il colonnello Crispo concludeva la relazione dicendosi certo che l'opera svolta dagli italiani, tanto più preziosa perché con pochissimi mezzi erano stati raggiunti risultati eccellenti, sarebbe stata ricordata a lungo dai cretesi. Come, tra gli eserciti alleati, buono sarebbe stato il ricordo delle nostre truppe, fatte di ufficiali che avevano brillato per doti e capacità e di soldati che avevano dimostrato disciplina, resistenza alle fatiche, spirito di sacrificio.

Chiudeva il Crispo: "...Scrupolosi nell'adempimento dei loro doveri, seppero gl'Italiani contemperare la rigidità militare con quella cortesia e gentilezza di modi, che resero tanto bene accetta alla popolazione la loro autorità".

Queste doti del soldato italiano sarebbero state confermate e rimarcate in seguito, in molte altre missioni.

Infatti, la spiccata attitudine e preparazione di comandanti e reparti a fronteggiare situazioni che richiedono, più che l'uso indiscriminato della forza, la piena comprensione dei complessi problemi sociali e politici all'origine dello stato di conflittualità, sono doti che hanno fatto ben figurare le Forze Armate italiane, senza alcuna sofferenza di "riverenza" o "soggezione" verso eserciti ritenuti più preparati (anche se certamente più avanzati quanto a tecnologia, equipaggiamento ed armamento).

Tanto a Creta, quanto nelle spedizioni internazionali di fine XX secolo, il soldato italiano si è sempre imposto nello svolgimento di operazioni non belliche di mantenimento della pace e di interposizione tra fazioni in lotta, rivelandosi più umano, più flessibile, più politico – in una sola parola più rispondente – di quello di altri paesi aventi ben diverso peso internazionale e dotati di ben maggiore potere militare. A dimostrazione dell'asserto, già a partire dall'amministrazione fiduciaria della Somalia negli anni '50, per arrivare al Libano, a Timor Est, al Mozambico ed alle numerose altre zone dove sono intervenute le Forze Armate italiane, il ritiro

dei militari italiani al termine delle missioni è sempre avvenuto con manifestazioni di stima e ringraziamento da parte delle popolazioni civili. A riprova, è da tenere presente che il contegno degli italiani nelle missioni è servito anche a tenere "basso" il doloroso bilancio in termini di perdite. E questi due parametri sopravanzano qualsiasi annotazione scandalistica.

Anche nell'impegno per Creta, le truppe italiane ebbero a lamentare perdite relativamente lievi: 17 morti, la maggior parte delle quali avvenute per malattie o incidenti. Quanto agli aspetti strettamente tecnico-operativi della missione, è da ricordare che poco numerosi furono gli scontri ed i conflitti a fuoco che videro coinvolte le truppe italiane, poiché esse seppero condurre al meglio l'opera di pacificazione, apprezzata dalla popolazione locale soprattutto per la sua equidistanza ed imparzialità, nel rispetto sia dell'elemento greco sia di quello turco. Tanto per fare degli esempi, l'esercito inglese, ben più avvezzo di quello italiano ad operazioni coloniali e nel controllo di territori ostili, subì, invece, perdite ben più gravi: nella sola rivolta dei quartieri musulmani a La Canea, il 6 settembre 1898, furono uccisi dagli insorti 13 militari britannici ed altri 40 rimasero feriti.

È da considerare, infine, che l'operazione a Creta, sebbene svolta un secolo fa, presenta numerose caratteristiche di estrema modernità nell'impiego dello strumento militare al servizio della diplomazia, come forza d'interposizione tra opposti partiti in conflitto.

Innanzitutto si ebbe l'intervento dei contingenti delle potenze europee a garanzia del ristabilimento della pace, previo consenso delle fazioni in lotta, e venne ricercata una connotazione internazionale della spedizione, con il coinvolgimento di più nazioni, proprio a garanzia della neutralità dell'azione pacificatrice.

In campo operativo, poi, si ebbe la ripartizione del territorio dell'isola in settori assegnati alla vigilanza di ogni nazione partecipante alla forza di pace, e si ricercò la distribuzione più ampia possibile dei distaccamenti sul terreno, per spegnere ogni focolaio di tensione e svolgere un'azione di controllo del territorio più vigile.

Si ebbe, inoltre, la costituzione di un comando militare unificato, responsabile dell'impiego della forza multinazionale secondo le direttive politico-strategiche impartite dai governi, ed il coinvolgimento dei comandi e delle truppe in attività non prettamente militari, come l'amministrazione della giustizia ed il disarmo delle bande di guerriglieri della popolazione.

Infine si ebbe il controllo del rientro nei luoghi d'origine di intere comunità di sfollati, di etnie e religioni diverse, ed il riassetto urbanistico e della viabilità, oltre all'assistenza sanitaria e scolastica, a medio-lungo termine.

Come chiunque può notare, tali aspetti sono perfettamente riconducibili anche alle missioni di pace e soccorso umanitario attualmente gestite a livello internazionale in varie parti del globo. Solo per fare un esempio vicino nel tempo, pare di descrivere l'organizzazione ed i compiti assegnati alla missione in atto nel Kosovo.

Le caratteristiche della situazione in questa regione, comuni a quelle di un secolo or sono a Creta, sono perfettamente analoghe, sia per le cause all'origine della conflittualità, sia per i metodi di intervento, sia per i provvedimenti spiegati.

La missione a Creta è importante, in conclusione, nella sua attualità, per gli insegnamenti che può offrire anche per gli aspetti tecnico-operativi di vertice, di natura interforze, che videro la piena e fattiva collaborazione tra Marina, Esercito e Carabinieri. Per citare soltanto l'azione di comando condotta, ricordiamo che, per un certo periodo, l'ammiraglio delle Forze Navali italiane rivestì anche l'incarico di comandante del contingente terrestre, il quale fu debitore alla componente navale oltre che, naturalmente, per i collegamenti con la madrepatria e per l'alimentazione logistica, anche del sostegno di fuoco, più volte richiesto per far cessare i combattimenti tra le fazioni, che coinvolgevano le truppe a terra.

In definitiva, sotto qualunque aspetto si guardi a Creta, non si può fare a meno di valutare quella missione come un modello da ricordare o, in termini attuali, una "lezione appresa".

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

Giovanni Macchi, *Partecipazione italiana ad una spedizione multinazionale: Creta 1897 -1906*, in "Studi Storico Militari", Ufficio Storico SME, Roma, 1985.

Giuseppe Cucchi, *Creta: una «peacekeeping force» di cent'anni fa,* in "Rivista Storica", ottobre 1995.

Marco Mattioli, *Creta 1897 - Una «missione Alba» di 100 anni fa*, in "Panorama Difesa", febbraio 1998.

Enciclopedia Militare - voci *Candia, greco-turca (guerra)*, Casa Editrice "Il Popolo d'Italia".

Umberto Ancarini, *La gendarmeria cretese organizzata dai RR. Carabinieri Italiani.*

NOTE

(1) Alberto Crispo (Sassari, 1861 - Motugno, 1940), colonnello dal 1897, fu promosso generale nel 1910 e posto in ausiliaria nel 1913. Richiamato per la guerra 1915-1918, fu congedato nel 1919 e promosso generale di corpo d'armata della riserva nel 1923.

(2) Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, fondo Corpi di Spedizione e Occupazione - fondo E3, busta 106.

LA CRISI DI CRETA
L'OPERA DEI CARABINIERI REALI (1897-1899)

VINCENZO PEZZOLET

In seguito alla rivolta della popolazione cristiana di Creta contro l'Impero ottomano di cui l'isola faceva parte, avvenuta nel maggio 1896, le grandi potenze dell'epoca decisero, tra le altre misure adottate per prevenire uno scontro aperto fra la Grecia che appoggiava l'insurrezione e la Turchia, la formazione di un reparto di gendarmeria internazionale che sostituisse, almeno in parte, la gendarmeria locale, composta da elementi in prevalenza musulmani, avversi quindi ai cittadini greci e in genere ai cristiani, cosa che era stata tra le cause principali che avevano portato all'insurrezione del maggio 1896.

Nel dicembre di quell'anno, quindi, il Regio Ministero della Guerra informava il Comando Generale dell'Arma che, in conformità con le decisioni prese in sede internazionale, sarebbe stato istituito a Creta un Reggimento di Gendarmeria costituito da militari provenienti dagli eserciti delle potenze interessate alla stabilità e alla sicurezza dell'isola e del Levante, ossia: Russia, Inghilterra, Austria-Ungheria, Francia e Italia.

A sua volta, il 24 dicembre 1896, con un messaggio circolare, il Comando Generale chiedeva alle varie legioni i nomi di ufficiali, in attività di servizio ed in posizione ausiliaria, di sottufficiali e di carabinieri volontari da destinare alla nuova unità, che avessero i requisiti richiesti per questo servizio qualificato: la prima vera 'interpellanza' per una missione all'estero.

Contestualmente le potenze premevano sul sultano perché ratificasse ufficialmente la presenza straniera a Creta e questi agli inizi del 1897, nelle trattative, riuscì a "spuntare" successivamente che la gendarmeria cretese fosse costituita non tutta da stranieri, ma con uomini da reclutare nei territori ottomani, sotto la guida di ufficiali e istruttori europei. Nel gennaio del 1897 il Ministero degli Esteri richiedeva anch'esso ufficialmente al Comando Generale dell'Arma la designazione di un capitano, due tenenti e un sottufficiale in servizio attivo. Poco dopo, il 23 gennaio, lo stesso Ministero inviava una copia del regolamento per la costituzione della gendarmeria cretese ed un esemplare delle relative norme e condizioni di missione: volontarietà dell'impegno, che non sarebbe durato meno di tre anni; indennità e attribuzione del grado superiore a quello rivestito in patria.

Il 25 gennaio 1897 il Comando Generale segnalò al Ministero della Guerra i nomi degli uomini designati per tale servizio: il capitano Federico Craveri, i tenenti Arcangelo De Mandato e Candido Celoria e il brigadiere Giuseppe Pesavento i quali furono assegnati al costituendo contingente, rispettivamente come maggiore comandante di battaglione, come capitani comandanti di compagnia, e come sottotenente. Le designazioni furono approvate dal Ministero della Guerra il giorno stesso della proposta.

Salpati il 4 febbraio 1897 da Brindisi, gli ufficiali giunsero nella rada di La Canea il 6 successivo e vi sbarcarono il 12. Craveri, in attesa che fossero avviate le operazioni relative alla costituzione della gendarmeria cretese, fu subito nominato comandante del 1° Battaglione della Gendarmeria internazionale; i tenenti De Mandato e Celoria divennero comandanti di compagnie composte probabilmente da montenegrini e da austriaci e il brigadiere Pesavento fu assegnato quale sottotenente in una compagnia mista.

Intanto la situazione politica dell'isola e del conflitto fra Grecia e Turchia si era aggravata, per cui le potenze europee inviarono a Creta navi da guerra; l'Italia mandò una squadra composta dalla ariete torpediniere *Stromboli* e dalla corazzata *Ruggiero di Lauria*, al comando dell'ammiraglio Felice Napoleone Canevaro. Questi, per l'anzianità nel grado, fu posto al vertice del Consiglio degli Ammiragli organo internazionale che assunse il governo provvisorio dell'isola. Con il consenso delle autorità ottomane gli europei sbarcarono un distaccamento di 100 marinai per ciascuna squadra navale. Il capitano di vascello Amoretti, nominato comandante militare internazionale di La Canea, prese possesso del Konak (Quartier Generale della Gendarmeria) insieme agli ufficiali dei Carabinieri Reali già sul posto.

Nell'attesa di essere investiti delle loro funzioni istituzionali, questi ufficiali furono impiegati dal consiglio degli ammiragli in missioni informative all'interno di Creta. Il capitano Craveri, che era anche a capo del contingente dell'Arma, informò subito il comando internazionale dell'anarchia che regnava nel territorio. Successivamente decise di inviare un rapporto settimanale in Italia: si trattava di relazioni ad ampio respiro, molto dettagliate che rivestono particolare interesse storico e documentale.

Intanto in Italia, verso la fine del febbraio 1897, altri dodici carabinieri erano stati destinati a Candia ma la partenza venne sospesa a causa dell'inasprirsi dei conflitti.

Il 10 marzo 1897 era stata sciolta la gendarmeria internazionale di Creta, anche perché l'esperimento non aveva dato buoni risultati, non solo per l'ovvia ostilità della polizia locale, ma soprattutto in quanto si era verificata una esiziale mancanza di unità nel comando e nelle istruzioni.

Nonostante la dissoluzione della gendarmeria internazionale, l'ammiraglio Canevaro, presidente del consiglio degli ammiragli, richiese ed ottenne dal Ministero della Guerra l'autorizzazione a trattenere presso il Comando superiore delle Forze Navali italiane sbarcate a La Canea i tre ufficiali e il sottufficiale dell'Arma presenti, i quali passarono così alle dirette dipendenze del comandante Amoretti. Nel frattempo il servizio di polizia continuava virtualmente ad essere svolto dalla polizia ottomana, in concreto l'unico servizio efficace: era disimpegnato dai marinai europei, dai carabinieri reali e da 80 montenegrini al comando del capitano Bozovich, fatti affluire dalle stesse potenze, nel febbraio precedente.

Pochi giorni dopo, il 13 marzo 1897, il Ministro della Guerra Pelloux espresse al comandante generale dell'Arma il proprio compiacimento per la "solerte opera" dei militari dell'Arma in missione e "in particolare per la condotta energica e risoluta del tenente De Mandato", che si era distinto in alcune operazioni particolarmente difficili e rischiose.

Il 21 aprile successivo il Ministero della Guerra, in seguito alla decisione dello Stato Maggiore dell'Esercito di inviare a Creta un contingente di circa 1550 uomini, analogamente alle altre potenze, autorizzò la partenza per La Canea di altri trenta militari dell'Arma: 6 sottufficiali e 24 carabinieri, i quali vi giunsero il 24 aprile. Di questi, una metà andarono a Candia con le truppe dell'Esercito e un'altra metà sbarcò a Hierapetra allo scopo di proteggere "la presa dell'acqua necessaria a quel villaggio...; ...l'inappuntabilità della loro tenuta e del loro contegno vennero favorevolmente commentati" dalla popolazione e dalle autorità cretesi.

Nel frattempo le potenze europee presenti a Creta avevano costituito una Commissione internazionale di polizia militare che aveva un presidente e un avvocato fiscale italiani, i quali applicavano il codice militare di guerra italiano: l'isola infatti era retta con la legge marziale e in ogni settore funzionavano i tribunali militari.

Il 27 aprile 1897 il Ministero della Guerra, in seguito all'avvenuto scioglimento della gendarmeria internazionale a Candia, decise di regolare la posizione amministrativa dei carabinieri in missione, equiparandola in tutto a quella degli altri soldati italiani presenti sul posto. Il 23 maggio seguente venne stabilito che tutto il contingente dell'Arma residente a La Canea doveva essere considerato come un distinto reparto e doveva essere amministrato, secondo le norme ordinarie stabilite per i distaccamenti, dalla Legione territoriale di Napoli, che avrebbe poi gestito anche in futuro, per tradizione e praticità logistica, l'amministrazione dei contingenti inviati oltremare.

Nel conflitto greco-turco del maggio 1897, combattuto principalmente in Tessaglia senza coinvolgere direttamente il territorio cretese, i greci furono sconfitti. In seguito ai nuovi equilibri, nella seduta del 14 agosto 1897 il consiglio degli ammiragli decise tra l'altro che dal 12 settembre successivo, la gendarmeria ottomana presente nell'isola sarebbe stata posta direttamente agli ordini del

comandante dei Carabinieri Reali, il capitano Craveri, in attesa che fosse istituita e organizzata una gendarmeria cretese così come richiesta dalle istanze autonomistiche locali. L'11 ottobre di quell'anno il maggior generale Emanuele Oliveri, comandante generale interinale dell'Arma, nel compiacersi dell'incarico prestigioso assegnato al Craveri, notava a questo proposito che l'ufficiale avrebbe saputo "come sempre, ben rispondere a tutte le esigenze del servizio, superando con la sua attività e il suo zelo le gravi difficoltà dell'incarico stesso...".

Il 10 novembre del 1897 il Ministero della Guerra, per assicurare più efficacemente l'ordine pubblico e la polizia giudiziaria a La Canea e dintorni dispose per il 12 successivo la partenza di altri 20 carabinieri, di cui 10 a cavallo, da mettere a disposizione del Comando Superiore delle truppe internazionali.

A dicembre la forza dell'Arma dislocata a Creta era composta da 12 tra sottufficiali e carabinieri provenienti dalla Legione di Ancona; 12 da Bari; 2 da Firenze; 21 da Napoli; 1 da Verona, per un totale di 48 unità, oltre agli ufficiali. Questo contingente effettuò numerosi servizi anche abbastanza delicati, confermando la tradizionale professionalità unitamente ad una grande umanità e al rispetto per la vita, sentimenti che in quell'epoca e a quelle latitudini non erano certo molto diffusi.

Le varie milizie e polizie straniere rappresentate a Creta nel 1897

Durante i pattugliamenti notturni e diurni per mantenere l'ordine nell'inquieta isola accaddero episodi più o meno drammatici. Tra l'altro il tenente De Mandato e lo stesso Craveri molte volte dovettero mediare con diplomazia e tatto per risolvere alcuni problemi delicati fra i gendarmi turchi e il loro stesso comando, soprattutto per l'irregolare corresponsione degli emolumenti da parte del sultano che provocava spesso ammutinamenti, con spiacevoli ricadute sulla situazione dell'ordine pubblico, già abbastanza compromesso. D'altra parte la mancanza di denaro nelle esauste casse dell'Impero ottomano ormai in bancarotta, si ripercuoteva su tutte le truppe di stanza fuori della capitale e soprattutto fuori del territorio metropolitano: i militi del Primo Ordù (Armata) di stanza a Costantinopoli riuscivano ad avere soldi e razioni, ma quelli lontani, erano lontani anche dalle cure dell'amministrazione imperiale. Durante l'ammutinamento del marzo 1897, i militari italiani corsero gravi rischi, ma poi tutto si risolse senza perdite. Trentatré gendarmi ottomani furono arrestati e inviati a Smirne sulla Regia Nave *Montebello*, altri vennero graziati dal vice governatore che però non consultò, come sarebbe stato doveroso, la parte italiana. Della qual cosa il capitano Craveri si lagnò, pur continuando a mantenere un atteggiamento di fattiva collaborazione con i comandi militari locali.

Il 23 luglio del 1898 Craveri informava il Ministero della Guerra che il comando superiore internazionale dell'isola era passato dall'Italia alla Francia, di conseguenza anche la direzione del servizio di polizia a Creta transitava dall'Arma alla gendarmeria francese. Per questa ragione il 20 agosto il tenente De Mandato lasciò la sua funzione al comando internazionale a La Canea e divenne comandante del distaccamento a disposizione del comando italiano e operò nel territorio affidato alla sorveglianza italiana, mentre rimpatriarono un tenente e diciotto carabinieri.

Intanto il capitano Craveri, rimasto a disposizione del consiglio degli ammiragli, era stato incaricato dell'organizzazione del Reggimento di gendarmeria destinato ad unire tutte le gendarmerie o i corpi di agenti di sicurezza pubblica che le singole potenze stavano istituendo nel rispettivo settore, con una struttura basata sul regolamento metropolitano di gendarmeria: questa caratteristica avrebbe peraltro causato qualche problema di uniformità istituzionale e organizzativa al momento della fusione nella futura gendarmeria locale.

S'è detto che l'attività dei Carabinieri Reali a Creta durante quel periodo continuò a svolgersi solo nel settore italiano, come le altre potenze – Russia, Inghilterra e Francia – continuarono a operare nel settore di rispettiva competenza, con l'aggiunta per la Francia del settore internazionale di La Canea.

Nell'agosto del 1898 l'Assemblea parlamentare cretese, eletta poco prima, deliberò di procedere alla formazione del nuovo corpo di gendarmeria e ne confermò ufficialmente l'incarico al Craveri, dimostrando così il suo particolare apprezzamento per l'Arma.

Il comandante superiore delle truppe internazionali a La Canea, ammiraglio Sartoris, così scriveva al comandante delle Forze Navali italiane nel Levante nel 1898, a maggior riprova del lavoro sottile e intelligente compiuto: "gli ufficiali dell'Arma, con un lavoro intelligente e oltremodo attivo, con coraggio dimostrato nelle circostanze difficili e coll'equanimità della loro condotta, hanno saputo vincere a poco a poco la resistenza passiva della popolazione, specialmente di quella mussulmana, e l'azione della polizia internazionale, quantunque ostacolata da mene malevoli dalle autorità locali ottomane, è stata talmente efficace che la sicurezza della città di Canea e dintorni si può al giorno d'oggi assimilare a quella di una regolata... tale grado di tranquillità e sicurezza mai è stato raggiunto in passato...".

Dal punto di vista amministrativo, il 30 settembre 1898 il capitano Craveri era passato a disposizione del Ministero degli Esteri, incaricato della costituzione della gendarmeria cretese, ma nel dicembre successivo ritornò di nuovo in forza al Ministero della Guerra, non essendo possibile applicargli la disposizione del collocamento fuori ruolo, come avveniva per gli addetti militari che il governo italiano aveva iniziato in quel periodo ad inviare anche nel Levante e nel vicino Oriente, presso ambasciate e legazioni.

Gli avvenimenti del maggio-agosto 1898 costrinsero a modificare i provvedimenti stabiliti precedentemente per il futuro dell'isola e, mentre si attendevano un governatore e la costituzione della gendarmeria locale, gli ammiragli, per sopperire alle immediate necessità, istituirono in ciascun settore di sorveglianza una guardia civica indigena. Questa era poi destinata a far parte del corpo della gendarmeria cretese. La formazione della guardia iniziò con un arruolamento locale, che avvenne contemporaneamente all'esodo delle truppe ottomane, ossia ai primi del novembre 1898.

Il 12 gennaio 1899 il Ministero della Guerra chiese al Comando Generale l'invio a Creta di dodici tra brigadieri e vicebrigadieri, necessari all'impianto di nuove stazioni nel settore italiano. Intanto il capitano Craveri aveva terminato i suoi studi preliminari per l'organizzazione della gendarmeria cretese e li aveva presentati alle autorità locali.

Nel marzo 1899, a seguito di una richiesta diretta del principe Giorgio di Grecia, nominato Alto Commissario dell'isola, il Ministero della Guerra decise di portare a 5 i tenenti da assegnarsi con il grado di capitano alla gendarmeria cretese, a 12 i marescialli (col grado di tenente), a 51 brigadieri e vicebrigadieri. Questo nuovo contingente partì il 12 maggio alla volta di Creta. Nel giugno 1899 il Ministero della Guerra richiese e ottenne l'invio a Candia di altri 18 sottufficiali dell'Arma.

Nell'aprile del 1899 il comandante del Distaccamento annunciò la costituzione nel settore di competenza italiano di un corpo di agenti di polizia, con la provvisoria denominazione di guardie civili cretesi, per poi cambiarla in quella di gendarmi quando fosse stata ufficialmente costituita appunto la gendarmeria cretese.

Il 1° luglio successivo il capitano Craveri informava le autorità italiane che dal 26 giugno precedente aveva assunto il comando della gendarmeria dell'isola, tranne che all'interno della città di Rettimo occupata dalla gendarmeria russa, che tendeva a mantenere una sua autonomia di comando. Successivamente però, in seguito ad accordi internazionali, anche questa città passò sotto il comando della gendarmeria cretese e quindi alle dirette dipendenze del Craveri.

Possiamo quindi affermare che l'attività dei Carabinieri Reali a Creta ebbe completo sviluppo a partire dal momento che le gendarmerie straniere lasciarono l'isola e il capitano Craveri poté concretamente iniziare il suo compito di organizzatore. Con rapporti frequenti e circostanziati l'ufficiale informava il Comando Generale delle varie fasi del lavoro svolto.

Craveri, nato a Cavallermaggiore (Cuneo) il 21 dicembre 1860, già tenente di fanteria transitato nei Carabinieri l'11 ottobre 1885, non fu solo un ufficiale preparato e un organizzatore eccellente, aveva anche un profondo senso della realtà politica e delle difficoltà insite nel controllo internazionale su Creta, che analizzava correttamente. Scriveva il 20 febbraio 1897: "...La situazione nell'isola [di Creta] è di più in più intricata: l'occupazione de La Canea per parte delle potenza non condurrà a nulla di stabile, i cristiani non rifuggiranno dagli atti più crudeli contro i mussulmani e la calma, se tornerà, sarà assolutamente effimera..." aveva ragione: infatti la calma vera tornò a Creta, solo quando l'isola fu annessa alla Grecia nel 1913.

Scriveva il 28 luglio del 1897 a proposito del nuovo governatore turco dell'isola e della difficile situazione generale che si era creata dopo l'arrivo di costui: "da qualche giorno si andava vociferando che a governatore dell'isola doveva venire Djavad Pascià, gran visir e governatore di Creta circa un sei anni addietro... la sera del 24 corrente Djavad arrivò con gran seguito di personale, cavalli, vetture e mobilio... gli ammiragli innanzi che il piroscafo arrivasse si erano riuniti per discutere se conveniva o no lasciar sbarcare il pascià...per qualcuno è stato detto che la venuta del nuovo pascià è connessa con un progetto di cessione della Tessaglia alla Turchia e di Creta alla Grecia: il progetto mi pare un po' ardito, quantunque la Turchia guadagni nel cambio...".

Nel settembre dello stesso anno così analizzava alcuni avvenimenti internazionali rispetto alla situazione di Creta: "I recenti torbidi avvenuti nell'India e nell'Egitto ed intesi a menomare l'influenza inglese in quelle contrade, hanno spinto l'Inghilterra ad assumere un contegno apertamente ostile verso la Turchia, ma quella nazione è così ben conosciuta in Oriente come poco sincera che questo suo nuovo atteggiamento è accolto con la massima incredulità dai cristiani quanto dai musulmani e questa incredulità coinvolge anche noi delle altre nazioni qui convenute... la Francia sta sulle riserve, specialmente ora dopo l'alleanza colla Russia, alleanza non completa per l'abile brindisi dello zar e che non ha precisamente colmato di gioia i francesi che sono qui, che nella tanto decantata

alleanza non vedevano che la revanche che ancora sempre desiderano. La Russia è felice dei rovesci subiti dall'Inghilterra nelle Indie e che non so con qual fondamento gli fanno sperare una diminuzione dell'influenza britannica nel Mediterraneo, celatamente agognando la baia di Suda (baia dell'isola di Creta, che era di notevole importanza strategica) ...in complesso le fila dell'accordo fra le potenze ora non tengono più e il pubblico se ne accorge ed è nuovamente in apprensione e da tutti, musulmani e cristiani, si rende lode al comando italiano che almeno qui in Canea è riuscito ad ottenere calma perfetta, che con gran fatica mantiene...". Sono numerosissimi i rapporti settimanali del Craveri conservati nel Museo Storico dell'Arma e tutti di notevole interesse per seguire lo svolgimento dei fatti a Creta in quel periodo. L'ufficiale aveva la giusta percezione politica della delicatezza del suo ruolo in una situazione instabile, dove le tensioni continuavano ad essere molte; dove il conflitto tra greci e turchi non si era affatto placato; dove l'alto commissario, principe di sangue, molto spesso riteneva in realtà l'isola un suo privato possedimento, pur agendo nell'interesse degli abitanti: il principe Giorgio era uomo intelligente, ma la sua opinione sull'uso del potere era chiara e definita, non propriamente democratica. Dalle note circostanziate di Craveri esce un quadro chiaro della situazione politica, economica e sociale dell'isola: sono una testimonianza valida per comprendere quali problemi si agitavano in quell'angolo dell'Impero ottomano, amministrato in modo anomalo e sul cui territorio, come in altri, le potenze occidentali legittimavano governi e regimi scegliendo i protagonisti.

Al momento dello scioglimento della gendarmeria internazionale, correva voce nell'isola che l'Italia fosse stata incaricata della protezione militare del territorio: commentava Craveri che "se così sarà, non v'è motivo a rallegrarsi essendo questa una pratica spinosa, poco vantaggiosa per il nostro paese, perché a parte il risultato economico pel quale è prematuro il pronunciarsi, mai e poi mai la Russia e l'Inghilterra ci lasceranno la libera disposizione della Suda (la baia)". Craveri aveva ragione rispetto alla posizione della Russia e dell'Inghilterra nei confronti dell'Italia: queste due potenze non volevano certamente che l'Italia si installasse in alcuni territori che ritenevano di esclusivo interesse. La stessa cosa avvenne quando, un decennio più tardi, lo shah di Persia richiese l'ausilio dei Carabinieri per la riorganizzazione della sua gendarmeria: se l'Italia avesse accettato, avrebbe avuto contro la Russia e l'Inghilterra che si erano spartite il territorio in sfere d'influenza e non avrebbero permesso il radicamento di un'altra potenza europea quale l'Italia, che ritenevano piuttosto pericolosa per gli equilibri nella regione. In quel caso il Regio Governo diplomaticamente declinò l'invito spiegando che non era possibile accontentare quel desiderio del governo persiano, per "esigenze di servizio del Regio Esercito" in Italia.

La nuova gendarmeria cretese fu organizzata su compagnie al comando dei tenenti dell'Arma, con due sedi a La Canea, una a Candia, una a Rettimo e una a Mirabella.

I sottufficiali furono ripartiti nelle cinque unità; il comando delle sezioni fu affidato ai marescialli d'alloggio. Per il reclutamento degli allievi gendarmi la scelta fu fatta cadere su quegli elementi "considerati migliori per robustezza fisica e per qualità morali".

Allo scopo di avere dei buoni sottufficiali locali comandanti di stazione, fu istituita a La Canea, presso la sede del comando, la Scuola per allievi sergenti che doveva essere frequentata da tutti i sergenti che, fino a quel momento, non avevano seguito alcun corso d'istruzione, nonché dai caporali in avanzamento al grado superiore.

Anche i gendarmi particolarmente distintisi in servizio per condotta e per grado di istruzione, dopo aver conseguito la promozione a caporale potevano essere ammessi a frequentare l'istituto.

Si ottennero ben presto lusinghieri risultati grazie alla professionalità del personale istruttore e all'impegno degli allievi, per cui nel marzo 1900 fu possibile rimpatriare alcuni sottufficiali dell'Arma, sostituiti dal personale indigeno. Il 1° corso di istruzione degli allievi sergenti aveva registrato quarantotto frequentatori privi di istruzione precedente, che avevano ottenuto il grado alle dipendenze delle cessate gendarmerie russa, inglese e francese; ai corsi successivi furono però ammessi militari scelti dagli italiani con un particolare criterio selettivo.

I regolamenti per la gendarmeria cretese furono modellati su quelli in uso per l'Arma dei Carabinieri Reali e in genere per il Regio Esercito italiano, con buoni frutti: "la disciplina non lasciava a desiderare, sia per parte dei militari dell'Arma che per parte dei gendarmi cretesi, i quali si mostravano affezionati al servizio, dando prova di buona volontà e di zelo... il reclutamento degli allievi gendarmi veniva fatto con accuratezza... L'armamento e il vestiario erano completi, come pure lo erano gli oggetti di casermaggio occorrenti agli stessi...". Così scriveva nell'ottobre 1899 lo stesso capitano Craveri, il quale continuava nello stesso rapporto: "ciò premesso, essendo ben avviate le cose, non ritengo più indispensabile la mia presenza qui, e perciò potrei, senza danno per il completamento dell'organizzazione del Corpo, lasciarne il compito all'ufficiale che sarà destinato a rimpiazzarmi nel comando, cosa della quale, come da riserva fatta nel mio foglio n. 3383 del 1° settembre u.s., vado a parlare a S.A.R. il Principe Giorgio di Grecia a fine di poter essere libero verso la fine del corrente anno...". Nell'ottobre del 1899 Craveri, ritenuta appunto terminata la sua missione organizzativa, chiese di essere destinato nuovamente in Eritrea, donde era stato richiamato per la missione a Creta, chiedendone pure doverosamente il permesso al principe Giorgio che era formalmente il capo della gendarmeria.

Intanto nel corso del 1899 il clima generale nell'isola era migliorato e il principe Giorgio di Grecia, che aveva assunto per delega delle grandi potenze la funzione di alto commissario dell'isola, aveva approvato senza difficoltà il progetto di organizzazione della gendarmeria e ne aveva confermato l'incarico al capitano Craveri, che nominò comandante del nuovo corpo.

Vennero anche eletta un'Assemblea Costituente e formato un governo cretese. Con questa normalizzazione i contingenti stranieri furono ulteriormente ridotti: per quello italiano rimase solamente un battaglione e il nucleo di Carabinieri Reali addetti appunto alla organizzazione della gendarmeria cretese. Contemporaneamente all'avvio sostanziale dell'organizzazione della gendarmeria, cessò l'amministrazione militare dell'isola.

Nel momento in cui il Craveri lasciò il comando, egli poteva informare le autorità italiane che "mercé lo zelo ed il tatto spiegato dai Signori Ufficiali... l'affiatamento fra le autorità e la gendarmeria poteva dirsi perfetto. I gendarmi davano continue prove di disciplinatezza e di attaccamento al servizio. Ligi al proprio dovere e scrupolosi osservatori delle leggi e dei regolamenti, in breve lasso di tempo avevano saputo guadagnare la stima delle autorità e la benevolenza delle popolazioni". Un'annotazione: aveva destato ammirazione anche la fanfara della gendarmeria, composta inizialmente da undici trombettieri istruiti dal carabiniere trombettiere Alfonso Di Maio.

Poco dopo fu deciso a Roma che, per normale avvicendamento, il capitano Balduino Caprini avrebbe sostituito Craveri nel comando della gendarmeria cretese.

LA PARTECIPAZIONE ITALIANA ALLA SPEDIZIONE INTERNAZIONALE CONTRO I BOXER LE OPERAZIONI DEL CORPO DI SPEDIZIONE ITALIANO E DELLA REGIA MARINA

GIULIANO MANZARI

La rivolta dei Boxer

La Cina era stata oggetto di continui interventi stranieri che, di fatto, avevano finito per limitarne sempre più la sovranità. La resistenza cinese alle richieste straniere aveva portato a successivi interventi armati delle potenze straniere che avevano imposto pesanti sanzioni economiche, cessioni anche territoriali (in particolare con le così dette Concessioni), e "di fatto", il riconoscimento di zone di influenza. I privilegi accordati ai mercanti e alle merci straniere avevano finito per rovinare il commercio interno cinese, sottoposto a pesanti dazi e tributi dai quali erano esenti le merci straniere. Sia i mercanti, sia i missionari stranieri erano coperti da immunità nei confronti delle leggi cinesi e le Concessioni, presenti in particolare a Tien-tsin e Shanghai, ma con ampie zone libere a Canton e in altri porti, sfuggivano alla legge cinese ed erano, in pratica, amministrate autonomamente dalle potenze. Navi da guerra straniere erano presenti nei principali porti (aperti al commercio occidentale grazie ad imposizioni seguite ad azioni di guerra) e numerose cannoniere solcavano lo Yang-tse kiang e i suoi principali affluenti.

Dal 1644 regnava sul grande paese la dinastia mancese dei Ch'ing, che aveva abbattuto i Ming, l'ultima dinastia cinese. Questa situazione non era stata ancora accettata dai cinesi che vedevano i mancesi come dei barbari invasori e, proprio alla lotta contro i manciù si ispiravano molte delle numerose società segrete che hanno sempre caratterizzato, con la loro presenza, la vita cinese. Il malessere interno era accentuato dalla presenza di diverse correnti di pensiero che cercavano di risolvere la insoddisfacente situazione del paese in forma diversa: c'era chi voleva tornare all'assoluto isolamento, cacciando semplicemente gli stranieri; chi voleva farlo, ma dopo aver prima organizzato una forte struttura militare, copiata da quella straniera, in grado poi di mantenere l'isolamento; chi voleva collaborare con i bianchi e ottenerne l'aiuto per rinforzare l'Impero senza cambiarne la struttura. Fra i riformisti vi erano alcuni dei cinesi che si erano recati all'estero, spinti dal bisogno, vi avevano fatto fortuna ed erano rientrati nel paese. L'ultimo decennio del secolo XIX vide accentuarsi le mire territoriali straniere nei confronti dell'Impero cinese: la Francia si era ricavata la sua zona d'influenza nella penisola indocinese e cercava di allargarla a danno delle province sud occidentali; la Gran Bretagna, dall'India, spingeva verso il Tibet per cercare di raggiungere la zona di influenza che si era ricavata lungo il grande fiume Yang-tse kiang; il Giappone, con la guerra

cino-giapponese del 1894-95, aveva conquistato la Corea e Formosa ed era stato solo controllato dal deciso intervento delle Potenze Europee che ne avevano ridimensionato le aspirazioni e le richieste, ricavandone, peraltro, cospicui vantaggi (la Gran Bretagna si era presa Wei-hai-wei; la Russia, Port Arthur). Altre nazioni si affacciavano con le loro richieste (Stati Uniti, Belgio, Italia, Germania). L'ultima a ottenere qualcosa fu, nel novembre del 1897, la Germania che, a seguito di un attacco ad una missione tedesca, con uccisione del missionario, si impadronì, con la forza, di Kiao-tchao (con l'importante porto di Ting-tao), cominciando ad esercitare la sua influenza sullo Shan-tung. La tardiva richiesta italiana della concessione del porto di San-mun (marzo 1899), non adeguatamente appoggiata politicamente e militarmente, osteggiata peraltro dalla Gran Bretagna, dalla Russia e dalla Francia, non ottenne successo, caso più unico che raro.

L'11 giugno 1898 l'imperatore Kuang-Hsü, dando retta al suo precettore, Weng T'ung-ho, convinto riformista, firmò un Editto nel quale si impegnava a dare seguito alle riforme dello stato, cominciando dall'istituzione di un esame che dava accesso alle carriere statati; si riformava la scuola pubblica, modellandola sui criteri occidentali; le scuole sarebbero state alloggiate nei templi e negli edifici ecclesiastici che sarebbero stati sottratti al culto; si incrementava la lotta ai funzionari corrotti e inefficienti e si decretava l'abolizione degli uffici inutili; veniva incoraggiata la lettura e la traduzione in cinese dei libri stranieri, la fondazione dei giornali, la riforma completa del sistema militare; si auspicava un rapido sviluppo delle ferrovie e si favoriva l'introduzione delle invenzioni straniere. Gli interessi interni che si venivano a colpire erano enormi e la reazione non si fece attendere, trovando un forte sostegno nell'imperatrice vedova, Tzü-hsi, zia dell'imperatore, cui faceva capo l'aristocrazia mancese e il nord conservatore. Il 22 settembre, dopo circa 100 giorni, la cospirazione ebbe successo: l'imperatore fu relegato in un padiglione della Città proibita e la zia, per la terza volta nella sua vita, assunse la reggenza, nominando un nuovo erede al trono ancora bambino. Sei dei principali riformatori furono decapitati e l'Editto riformista fu cancellato. Mentre erano in corso questi avvenimenti prese corpo una delle tante periodiche rivolte interne: quelle nota in occidente come rivolta dei Boxer.

La posizione fortemente anti-occidentale del gruppo predominante della classe dirigente cinese venne a intersecarsi con l'attività delle società segrete. Il crescente influsso delle missioni e dei missionari, e i privilegi che questi andavano estendendo ai cinesi convertiti, spesso per pura convenienza economica (i cinesi dicevano che i convertiti "mangiavano cristianesimo")[1], verso gli anni ottanta del XIX secolo, avevano finito per orientare alcune delle società segrete verso una sempre più totale avversione per tutto ciò che era straniero, laici e missionari occidentali inclusi. Una delle società segrete più estese e più fanatica era quella detta I-ho-ch'üan o del "Pugno della concordia e della giustizia" o "Partito della Giustizia armoniosa" o "Partito dei Pugni Virtuosi"[2]. I suoi appartenenti, ritenuti distrutti, riapparvero in forze, nel 1898, al confine fra lo Shan-tung e il Ci-li e, per l'esercizio fisico che esercitavano, furono definiti erroneamente dagli ignoranti barbari occidentali,

sempre un po' superficiali, Boxer (pugilatori) e, come tali, furono noti in Occidente; per di più la società fu sempre considerata come un'entità omogenea mentre, invece, era assai variegata e frammentata e non poteva, quindi, avere un comportamento univoco in tutte le province.

Nel maggio del 1898 una parte dei Boxer (che, nel frattempo avevano cambiato il secondo carattere cinese della loro denominazione diventando I-ho-tuan, ossia Bande della Giusta Armonia) avevano assunto le caratteristiche di una organizzazione volontaria di confine tra lo Shan-tung e il Ci-li, la provincia intorno a Pechino; il governatore dello Shan-tung, Yü Hsien, aveva comunicato al governo che intendeva incorporarli nella milizia locale. A seguito della protezione loro accordata dal governatore, l'obiettivo dei Boxer cambiò e da "abbasso i Manciù e gli stranieri" divenne "proteggiamo i Ch'ing, sterminiamo gli stranieri". L'azione dei Boxer taoisti era, nel contempo, antistraniera ed anticristiana; né era possibile, per loro, fare una differenza fra le due componenti, intimamente intersecate nella società cinese del tempo. Gli stranieri, in genere, erano cristiani e favorivano, normalmente, l'azione dei cinesi convertiti.

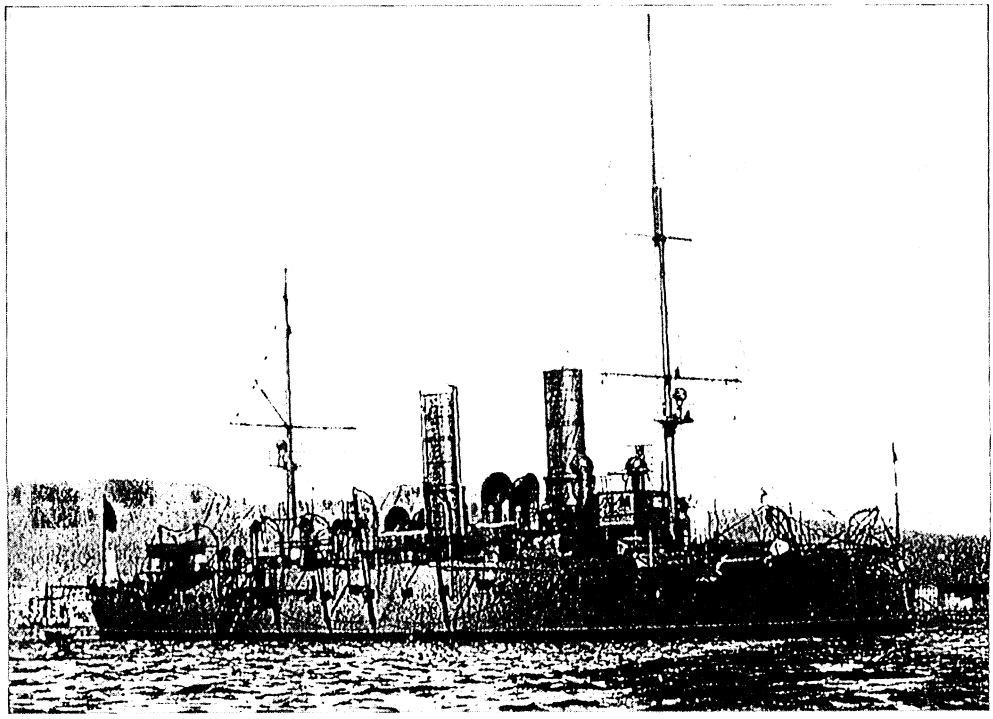
I primi accenni da parte occidentale all'attività dei Boxer paiono risalire solo al maggio 1899, quando questi cominciarono a mostrarsi pubblicamente con azioni contro i cinesi convertiti al cristianesimo. Da allora gli attacchi vibrati contro le missioni, i convertiti cinesi e i bianchi andarono aumentando e quando, il 31 dicembre 1899, venne ucciso un missionario protestante inglese, finalmente il corpo diplomatico cominciò a preoccuparsi dei Boxer. Vennero fatti passi congiunti presso lo Tsung li Yamen, il Ministero degli Esteri cinese, (il 27 gennaio 1900, il 27 febbraio, il 5 e il 16 marzo) e, infine, il 3 aprile, fu avanzata la richiesta di dichiarare fuori legge i Boxer.

Man mano che le violenze e gli eccidi di convertiti aumentavano, i dispacci inviati in Europa dai rappresentanti diplomatici si infittivano e, già il 7 marzo, i ministri plenipotenziari occidentali avevano suggerito ai rispettivi governi una dimostrazione navale congiunta[3] per premere sul Governo cinese. Washington, Berlino e Roma accettarono e stabilirono l'invio di navi a Ta-ku[4], il porto alla foce del fiume Pei-ho più vicino alla capitale; Parigi mise le proprie navi in preallarme e, davanti a questi movimenti, anche Londra stabilì di mandare un paio di unità.

Intanto la rivolta, localizzata nelle province nord orientali della Cina, andava estendendosi interessando sempre più le missioni e i missionari occidentali, ma coinvolgendo anche gli stranieri in generale[5]. Il 20 aprile 1900, a Pao-ting fu, a sud ovest di Pechino, si ebbero i primi combattimenti fra cristiani e Boxer, che furono respinti. Il 9 maggio, nella stessa città, gli scontri si ripeterono su più vasta scala e portarono ad una strage di cristiani. Dieci giorni dopo il vescovo francese di Pechino, Alfonso Favier, diede una sua interpretazione dei fatti che si stavano verificando, portandoli a conoscenza del Corpo Diplomatico con un proprio rapporto[6], chiedendo l'intervento dei rappresentanti occidentali presso la Corte e l'invio di 50 militari per proteggere il Pe-tang, la Chiesa del Nord, cattedrale di Pechino[7]. Il 20 maggio erano stati trovati affissi per le vie della capitale

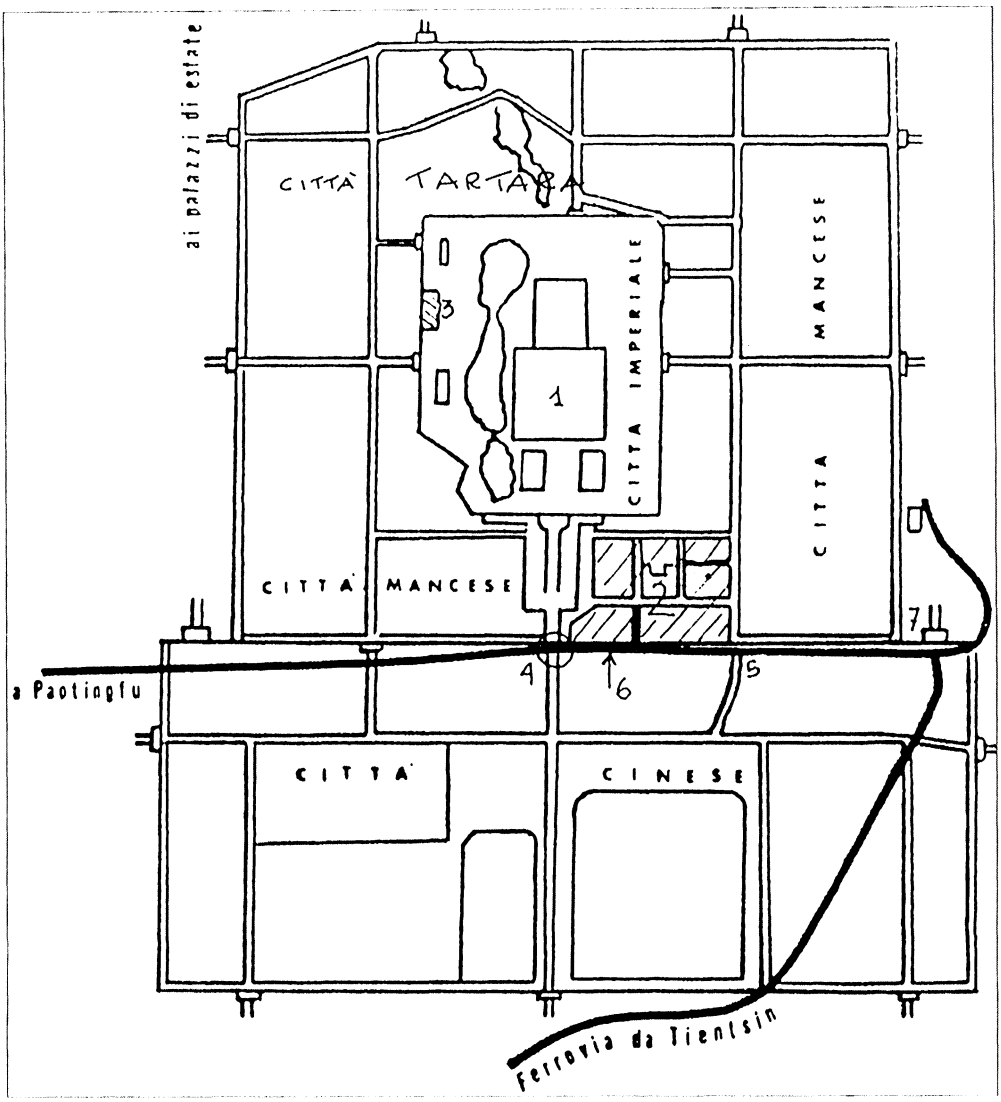
dei manifesti in cui i Boxer annunciavano l'inizio del massacro degli stranieri il primo giorno della quinta luna; ma a ben vedere, se negli ultimi cinque mesi erano piovute minacce contro i "diavoli occidentali", dopo la morte del missionario inglese, era stato solo ferito leggermente un impiegato francese e poco altro era stato fatto, almeno contro stranieri. Comunque i Ministri plenipotenziari inviarono un ultimatum alla Corte perché si decidesse a dichiarare i Boxer fuori legge.

Allarmati da questi segnali di pericolo e dal rapporto di monsignor Favier, il 28 maggio i diplomatici avevano stabilito di chiedere l'invio di truppe occidentali a Pechino, per proteggere la comunità internazionale, e ne avevano informato lo Tsung li Yamen, dando di fatto inizio al contenzioso con il governo cinese. Questo, molto a malincuore, aveva dato il permesso formale; peraltro il Ministro francese Stephan Pichon aveva già inviato ordini in tal senso a Ta-ku, prima che l'autorizzazione cinese giungesse. In realtà c'era nell'aria una forte tensione, ma non si parlava ancora di sollevazione e forse non sarebbe neanche scoppiata senza la richiesta dei reparti armati da adibire alla guardia delle Legazioni. La notizia dell'arrivo dei militari stranieri inasprì gli animi dei cinesi. Il 31 un gruppo di ingegneri ferroviari francesi e belgi venne aggredito a cinquanta chilometri da Tientsin: quattro furono uccisi, alcuni altri furono feriti e si ritenne il fatto, non a torto, un'ulteriore conferma del pericolo in cui versavano gli stranieri.



L'ariete torpediniere Elba, unica nave italiana presente in Cina all'inizio della rivolta dei Boxer

Il 1° giugno cominciarono ad affluire a Pechino i distaccamenti militari richiesti: 75 russi, altrettanti francesi, 79 inglesi, 56 americani, 41 italiani[8] e 23 giapponesi, in totale 349 uomini[9]. Come forze erano più dimostrative che altro; ma il loro movimento verso Pechino aveva preoccupato il popolo, esacerbato i Boxer e intimorito il Governo, il quale, già xenofobo di per sé, come era logico, non gradiva certo la presenza di militari stranieri armati nella propria capitale.



Pianta di Pechino

1. *Palazzi Imperiali;* 2. *Quartier delle Legazioni;* 3. *Petang;* 4. *Porta Chien;* 5. *Porta Hata;* 6. *Stazione Ferroviaria;* 7. *Porta Tung-chao*

Intanto gli incidenti aumentavano e si erano avuti i primi scontri fra i Boxer e le truppe imperiali incaricate di riportare l'ordine: il 4 giugno il Governatore di Hankow, Chang Chih-tung, telegrafò che in effetti era in atto una ribellione mascherata da lotta contro il cristianesimo. Tanto il principe Tuan quanto l'Imperatrice decisero che, se non era possibile eliminare i Boxer e le altre società segrete, cosa che nessun imperatore era riuscito a fare, si poteva però sfruttarle indirizzando i loro sforzi verso i fini della politica dinastica: in altre parole, le società segrete sarebbero state adoperate dalla Corte contro gli Occidentali per dare il via alla loro espulsione dalla Cina, riportandola ai tempi del suo splendore. La Corte, dopo qualche tentennamento, decise, alla fine, di lasciar carta bianca ai Boxer, ordinando alle truppe imperiali di non osteggiarli e di ritirarsi. Da quel momento gli eventi precipitarono.

Le operazioni in Cina dal giugno all'agosto 1900

Questo primo periodo delle operazioni in Cina fu caratterizzato dai contrastanti obiettivi dei contendenti: da una parte le potenze erano impegnate nel far affluire truppe (provenienti dai propri paesi d'origine e dai possedimenti oltre mare), al fine di rinforzare il contingente e impedire che le Legazioni di Pechino fossero sopraffatte; dall'altro i cinesi dovevano impedire che altri contingenti stranieri raggiungessero la capitale e, quindi, dovevano tagliare le linee di comunicazione con il mare, impedendo, nel contempo, alle potenze straniere di sbarcare altri contingenti alla foce del Pei-ho. Durante gli ultimi giorni di maggio e i primi di giugno, masse sempre più numerose di Boxer affluirono dalle campagne verso Pechino intensificando la lotta ai convertiti cristiani, che cercarono protezione dentro il Quartiere delle Legazioni e, più che altro, nel recinto della Missione che sorgeva presso la cattedrale del Pe-tang. Il 28 maggio fu attaccata e incendiata la stazione ferroviaria della città rendendo saltuarie le comunicazioni in treno con Tien-tsin; di fatto il 1° giugno giunse a Pechino l'ultimo contingente straniero proveniente dalla costa. Per impedire che gli stranieri potessero far affluire altri rinforzi i Boxer si spostarono anche in direzione di Tien-tsin, provvedendo a distruggere man mano la ferrovia. Gli occidentali, nel frattempo, cercavano di far affluire altri contingenti di truppe. Le truppe, sbarcate alla foce del Pei-ho, nei pressi di Ta-ku, dovevano proseguire la loro marcia verso Tien-tsin, per poi imbarcare, ove possibile, sui treni alla volta di Pechino. Il 1° giugno giunse a Ta-ku il *Calabria* (capitano di fregata Alberto Cantelli). Il 3 giugno si seppe dell'uccisione di tre italiani a Pao-ting fu. Il 4, con l'arrivo di altre 24 navi, la flotta delle potenze presente in rada assommava ormai a 43 navi[10] e, su istanza dei rispettivi ministri plenipotenziari a Pechino,

i Governi ordinarono agli ammiragli di coordinare l'attività militare nel modo che avessero ritenuto più opportuno, adoperandosi per un'azione congiunta. Il 5 giugno sera, un secondo reparto italiano[11] prese posto su un rimorchiatore e un barcone per recarsi a Tong-ku, facendo il viaggio assieme a quaranta marinai francesi del *D'Entrecasteaux*. Poi il distaccamento avrebbe dovuto proseguire per Tien-tsin e, infine, in treno, avrebbe dovuto raggiungere Pechino. Dopo un trasferimento tranquillo, il 6, il reparto italo-francese giunse a Tien-tsin ma non poté proseguire per Pechino. Nel pomeriggio, al Consolato francese, si svolse una riunione di tutti i comandanti dei contingenti militari presenti, per stabilire il da farsi in caso d'attacco da parte dei Boxer. Continuarono, intanto, a giungere a Tien-tsin altri contingenti. Sirianni ebbe l'ordine di adeguarsi al comportamento degli altri contingenti e rimase fermo fino al 9 giugno. La sera si tenne una seconda riunione e, dopo molte discussioni e un ulteriore incontro al consolato britannico, fu deciso di chiedere al governatore di Tien-tsin un treno per Pechino e comunque di partire, anche a piedi, il giorno dopo. In particolare, l'ammiraglio britannico sir Edward Hobart Seymour comunicò a Londra che, avendo ricevuto un messaggio in cui sir Claude MacDonald, rappresentante britannico a Pechino, gli diceva che la situazione nella capitale era disperata e ogni attesa poteva essere fatale, sarebbe partito quella mattina stessa per Tien-tsin con i marinai del secondo contingente occidentale ed avrebbe cercato di proseguire verso Pechino. La mattina del 10, l'ammiraglio Seymour mosse da Tien-tsin verso Pechino con due treni. Superato il fiume Pei-ho, la Colonna incontrò sempre più evidenti segni dell'azione dei Boxer e piccoli guasti alla ferrovia, riparati prontamente dai marinai. A sera erano stati coperti solo 45 dei circa 128 chilometri che separano Tien-tsin da Pechino. Procedendo alla velocità consentita dai sempre maggiori danni alla linea ferrata, costretta a frequenti scontri contro bande malamente armate di Boxer, ma non per questo meno aggressive, la sera successiva la Colonna si fermò a Lo-fa. La mattina dopo giunse un terzo treno carico di soli marinai tedeschi; si proseguì con molta fatica e si riuscì appena a raggiungere Lang-fang, distante ancora 62 chilometri da Pechino. L'ammiraglio Seymour, preoccupato dalle notizie portate da un corriere mandato verso Tien-tsin dal Ministro statunitense, secondo il quale nella zona c'erano almeno 5.000 Boxer, tenne un consiglio di guerra e stabilì di lasciare dei presidi nelle varie stazioni ferroviarie già oltrepassate. Accettata la proposta, furono presidiate le stazioni di Lo-fa e di Lang-fang, mentre un nucleo britannico si spingeva in ricognizione e sosteneva uno scontro con i Boxer, uccidendone 150 e uscendone senza perdite. Lo stesso giorno 12 giunse un quarto treno con militari francesi e russi, portando così gli effettivi della Colonna alla sua forza massima[12]. Un quinto treno fu destinato a far la spola fra Lang-fang e Hang-fang. La Colonna,

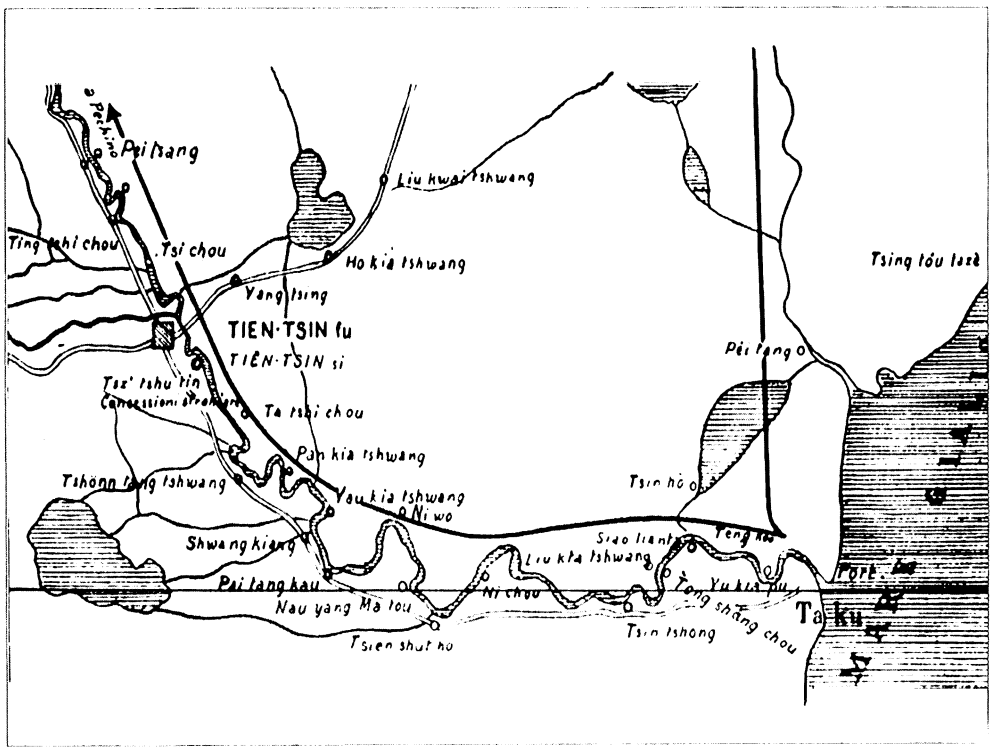
constatati i gravi danni subiti dalla linea ferroviaria verso Pechino, restò ferma a Lang-fang. La mattina del 14 giugno, i militari occidentali, quasi tutti senza armi, erano sparsi qua e là alla ricerca di legna; un picchetto di 8 italiani (un sottocapo e 7 marinai) fu inviato in avanti, a circa 300 metri dal treno di testa. Furono loro ad avvistare due forti colonne di Boxer che avanzavano di corsa e dettero l'allarme. Il sottocapo Vincenzo Rossi ordinò il fuoco, ma il picchetto fu rapidamente sopraffatto dalla marea umana e il sottocapo e quattro marinai furono sopraffatti e uccisi[13]. I cinesi si divisero in vari gruppi e raggiunsero il treno di testa; ma vennero accolti da un violentissimo fuoco e si ritirarono, lasciando sul terreno un centinaio di morti e una bandiera. Nel pomeriggio arrivò la notizia d'un attacco cinese contro la stazione di Lo-fa. L'ammiraglio Seymour partì con un treno di rinforzo e ne ritornò verso le 19, quando era appena ultimata la cerimonia di sepoltura dei marinai italiani, alla quale avevano partecipato tutti i militari del contingente rimasti a Lang-fang. Preso atto dell'impossibilità di proseguire verso Pechino, la mattina del 16 giugno la Colonna Seymour ripiegò verso Lo-fa, muovendosi lentamente a causa dei danni alla ferrovia. Il 17 arrivarono alcuni corrieri provenienti da Pechino con lettere in cui si descriveva brevemente la gravità della situazione nella capitale; ma quella della Colonna non era migliore. Italiani e Francesi (rispettivamente 20 e 80 uomini) avevano fatto un'uscita di ricognizione e vettovagliamento senza scontri e con qualche piccolo risultato, ma l'indomani la pressione nemica si era risolta in alcuni attacchi ad altri contingenti che erano costati sei morti e una cinquantina di feriti e avevano consigliato l'ammiraglio Seymour a ordinare l'abbandono delle postazioni lungo la ferrovia e il concentramento delle forze a Yang-tsung. Il 19 ci si rese conto di non poter più adoperare i treni a causa dei danni inflitti alla linea ferroviaria anche in direzione del mare e si decise di rientrare a Tien-tsin a piedi lungo la riva sinistra del Pei-ho. Non era un'impresa facilissima non tanto per la distanza, relativamente piccola, quanto per la scarsa mobilità della Colonna, composta da personale non abituato alle marce e dotato di armamenti pesanti, e per la totale ignoranza topografica della zona, della quale si avevano poche carte e molto approssimative. Facendo affidamento sul corso del Pei-ho, seguendo il quale non si poteva fare a meno di arrivare a Tien-tsin e al mare, alle 10 del mattino la Colonna si mise in moto. I marinai procedettero lentamente, tenendo un plotone giapponese sulla riva destra, mentre alcune giunche, trainate da riva, trasportavano il grosso dei materiali. Il 20 ci fu un primo scontro con Boxer e truppe imperiali[14] all'ingresso d'un villaggio, che provocò qualche ferito. Un altro scontro avvenne in vicinanza del villaggio successivo e da quel momento la ritirata occidentale verso Tien-tsin venne ostacolata dai cinesi in tutti i modi, anche con l'impiego di cannoni moderni. Il 21 Seymour distaccò sulla sponda

destra un nucleo maggiore di truppe per prevenire sorprese; ma nella mattinata la colonna fu ugualmente attaccata, come al solito, all'ingresso di un villaggio e minacciata da un corpo di circa 500 cavalieri cinesi. Dopo 4 ore di combattimento, gli occidentali raggiunsero Pei Tsang e, fattavi una breve sosta, ne ripartirono tormentati da continue scariche di fucileria e colpi di artiglieria (a granata, cartoccio e shrapnel), subendo perdite stimabili a un centinaio tra morti e feriti(15). Il 22 la colonna abbandonò tre cannoni, troppo pesanti per poter essere trascinati ancora, e sostenne un combattimento all'ingresso di un piccolo centro abitato. Nella notte alcune cannonate provennero da una zona fortificata che si scoprì essere l'Arsenale di Si-ku, del quale non si conosceva l'esistenza e le forze occidentali decisero di attaccarlo. Fu posto un distaccamento a coprire le spalle all'ondata d'assalto e contrastare i numerosi nuclei nemici che avanzavano in ordine sparso dalla campagna, sparando con fucili e cannoni di piccolo calibro. Il grosso delle truppe partì all'attacco dell'obiettivo; dopo duri combattimenti nel buio, con scambio di colpi d'artiglieria, l'Arsenale fu catturato. La mattina seguente i cinesi si fecero nuovamente sotto, avanzando all'interno dei canneti e lungo gli argini del fiume e cercarono di riprendere l'Arsenale; ma furono respinti e il combattimento si frazionò in scontri e tiri isolati fino a spegnersi del tutto. Tornata la calma, l'Arsenale fu ispezionato e Seymour constatò d'aver preso una fortezza quadrata con 700 metri di cinta muraria, contenente cannoni e armi in gran quantità, 14 milioni di cartucce e proiettili per armi di piccolo calibro, medicinali e corredi chirurgici da campo. La colonna decise allora di fortificarsi nell'Arsenale, in attesa che da Tien-tsin giungesse una risposta al corriere inviatovi per chiedere aiuti. Ma, fino a quel momento, da Tien-tsin giungeva solo il brontolio dei cannoni, segno che anche là si combatteva.

I Forti di Ta-ku

Mentre della Colonna Seymour mancavano notizie per l'interruzione delle linee telegrafiche e della ferrovia, il Consiglio formato dai comandanti delle squadre navali presenti in Cina seppe della presenza di circa 2.000 soldati regolari cinesi che manovrava per tagliare le comunicazioni fra Ta-ku e Tien-tsin e decise che, se si fossero avvicinati, sarebbe stato necessario bombardare e prendere i Forti di Ta-ku, in modo da garantire il collegamento fra il mare e Tien-tsin essenziale, in previsione dello sbarco del corpo di spedizione internazionale in arrivo, per poi procedere verso Pechino, da cui non si erano più avute notizie. Ta-ku sorgeva alla foce del Pei-ho ed era protetta da quattro Forti, due su ogni sponda del fiume (largo in quel punto circa 180 metri), che

consentivano la difesa sia da attacchi provenienti dal mare, con i due forti "esterni", sia dall'entroterra, con i due forti "interni". Tutti e quattro i forti, ricostruiti da ingegneri tedeschi dopo la loro cattura da parte anglo-francese il 20 maggio 1858, avevano un armamento complessivamente buono, il loro fuoco consentiva di coprirsi a vicenda e, verso il mare, dominavano una spianata scoperta, fangosa, viscida e piena di pali aguzzi. Avvicinarsi a quei forti non sembrava impresa facile. Davanti ad essi erano ancorate quattro modernissime controtorpediniere cinesi, appena comprate in Germania e, se quanto si diceva era vero, si stava allestendo a terra un sistema lanciasiluri che avrebbe impedito a qualsiasi nave di risalire impunemente il fiume. Infine i forti erano coperti dalla parte a mare dalla barra di Ta-ku, distante da terra oltre 10 miglia e i cui passaggi, profondi da 50 centimetri a 5 metri a seconda della marea, consentivano il transito solo a 9[16] delle 43 navi alleate, costrette quindi a restare tanto lontane dai forti stessi da averli praticamente fuori tiro. Stabilita la necessità di un'operazione



La zona tra la foce del Pei-ho (forti di Ta-ku) e Tien-tsin

anfibia, il 16 giugno il consiglio degli ammiragli fece preparare i distaccamenti da sbarco delle varie nazioni e inviò ai cinesi un ultimatum che intimava la resa dei forti entro le 2.30 del mattino successivo, 17 giugno 1900: se la richiesta di resa fosse stata respinta, alle 3 sarebbe stato aperto il fuoco. Il distaccamento italiano (tenente di vascello Giovanni Battista Tanca, dell'*Elba*, con 24 marinai della stessa nave e del *Calabria*), sbarcato la sera del 16, si unì al distaccamento inglese sbarcato dal *Barfleur*; giunto alla foce del Pei-ho verso le 18, prese imbarco sulla cannoniera inglese *Algerine*. I comandanti dei contingenti da sbarco tennero consiglio di guerra sulla cannoniera russa *Bobr*, il cui comandante, capitano di vascello Cyrille Dobrovolsky, doveva dirigere le operazioni. Sul fiume si trovavano i due cacciatorpediniere (*Fame* e *Whiting*) e sette altre unità, oltre alla cannoniera americana *Monocacy* che non prese parte all'azione. I due cacciatorpediniere dovevano impadronirsi delle quattro navi cinesi, che risultavano disarmati e senza personale e munizioni. Le altre navi avrebbero trasportato i marinai destinati all'azione e, dopo averli messi a terra, avrebbero aperto il fuoco sui forti, a partire da quelli posti a Nord e terminando con quelli a Sud, permettendo così ai marinai sbarcati di occuparli. I cinesi però, mezza ora dopo la mezzanotte, aprirono il fuoco con i cannoni a tiro rapido, colpendo abbastanza gravemente qualche nave e rendendo più difficile lo sbarco, perché i loro colpi corti cadevano sulla spiaggia fangosa. I marinai imbarcarono sulle lance, non senza difficoltà; solo verso le tre tutta la truppa da sbarco alleata[17] era a terra, senza perdite, nelle vicinanze della stazione di Tong-ku, mentre i forti cinesi si proteggevano a vicenda con le proprie artiglierie. Dopo qualche incertezza iniziale, alle quattro del mattino, il tiro navale fece saltare una polveriera nel Forte Sud esterno e ne fece cessare il fuoco di copertura ai forti Nord: finalmente poteva cominciare l'attacco dei marinai. Questi, alle quattro e mezza, attaccarono il Forte Nord interno. Raggiunta rapidamente la base dei suoi spalti, i marinai vi si arrampicarono scavandosi i gradini nel morbido rivestimento di terriccio e adoperando le baionette come rampini. Vistisi pressati tanto da vicino, i cinesi abbandonarono la posizione, su cui vennero issate le bandiere alleate. A quel segnale le cannoniere concentrarono il tiro contro gli altri forti, accompagnando l'attacco dei marinai a quello Nord esterno che, assalito alle cinque e tre quarti, resistè poco. Subito dopo le 6 esplose una delle polveriere principali del Forte Sud esterno, che di conseguenza cessò il fuoco sugli attaccanti. Così Giapponesi, Tedeschi e Russi avanzarono contro la porta principale del forte Nord esterno, mentre Inglesi e Italiani lo aggiravano entrandovi sfondando alcune cannoniere di vecchi cannoni. Gli altri due forti (quelli posti a Sud) vennero abbandonati dalle guarnigioni e occupati senza resistenza. Temendo un'avanzata dei Boxer, i forti furono occupati

permanentemente e Tanca e i suoi uomini si installarono nel forte Nord interno, assumendo la guardia dell'angolo interno. Adesso bisognava attendere i rinforzi; ma intanto, grazie ai suoi marinai, l'Italia cominciava ad apparire in Cina, mentre le altre potenze vi si insediavano ancor più stabilmente.

Gli avvenimenti a Tien-tsin

Il 15 giugno i Boxer si erano portati a Tien-tsin, incendiando, nella notte, gran parte della Concessione francese. In città si trovava una guarnigione internazionale di oltre 2.400 uomini (1.600 dei quali erano soldati russi giunti il 13 giugno), compresi i 22 uomini del sottotenente di vascello Carlotto, rimasti là dopo la partenza della Colonna Seymour. Non era facile contrastare l'azione dei Boxer perché gli europei, pur limitandosi a difendere il perimetro delle Concessioni, avevano da presidiare ben otto chilometri di linea. Il 16 i Boxer ripresero l'attacco ed effettuarono altre irruzioni nella cinta difensiva arrecando molti danni; il telefono e il telegrafo fra Ta-ku e Tien-tsin cessarono di funzionare. Il 17, come conseguenza dell'attacco a Ta-ku, apparve l'esercito imperiale, la cui artiglieria aprì il fuoco sul quartiere delle concessioni, preparando il terreno al successivo attacco di 10.000 Boxer. Gli occidentali si erano trincerati dietro una linea di balle di mercanzie, la cui costruzione era stata diretta da un ingegnere americano di nome Hewrbert Clark Hoover, che di lì a trent'anni sarebbe stato Presidente degli Stati Uniti (1928-1933). L'attacco fu respinto, ma ne fu effettuato un altro il 18. In quell'occasione Carlotto, mentre si sporgeva dalle posizioni riparate per meglio dirigere il fuoco dei suoi uomini, fu gravemente ferito ad una spalla e dovette essere sostituito nel comando del distaccamento italiano[18]. Respinti tutti i tentativi, il 20 giugno un civile inglese partì con tre cosacchi diretto a Ta-ku in cerca di soccorsi e, dopo una cavalcata di 12 ore, la mattina del 21 raggiunse il comando alleato e lo informò di tutto. La guarnigione di Ta-ku era molto ridotta e non si sarebbe saputo cosa fare se non fossero appena arrivate la corazzata inglese *Terrible* con circa 350 uomini del 2° *Royal Welsh Fusiliers* e di un distaccamento del Genio e un trasporto truppe russo con un migliaio di soldati. Già la sera del 20 i reparti presenti a Ta-ku mossero verso la stazione di Tong-ku; Tanca lasciò nel forte due marinai a guardia della bandiera[19]. Verso le 13.30 un treno partì da Ta-ku e alle 14 deragliò perché i cinesi avevano sabotato uno scambio. I danni furono limitati alla perdita dei due vagoni di testa e a due ore di lavoro di tutta la gente per rimettere in ordine la linea. Alle 16 il treno ripartì, con circospezione per evitare altri deragliamenti, e verso le 19 si fermò alla stazione di Chun liang chung, a sole 15 miglia da Tong-ku, per percorrere

le quali erano state impiegate 5 ore e mezza. In questa località la Colonna di soccorso raggiunse il contingente russo-americano, forte di 580 uomini, che aveva lasciato Ta-ku il 20 e, dopo uno scontro con i Boxer, che gli era costato una quindicina di morti e parecchi feriti, si era fermato a Chung liang chung. Poco dopo giunse un secondo treno con altri 1.400 uomini. La mattina del 22, la colonna riprese ad avanzare in treno, riuscendo a percorrere altri 4 chilometri prima di arrendersi all'evidenza: il treno non poteva proseguire. Si decise di andare avanti a piedi; ma si incontrarono altre difficoltà, stavolta sotto forma di franchi-tiratori; ogni villaggio era da considerarsi un centro di fuoco che doveva essere distrutto. In più, su un terreno già reso difficile da un gran numero di canali d'irrigazione, risaie e torrenti, l'avanzata era rallentata dalla mancanza di carriaggi e di animali da soma. Si procedé molto faticosamente e, la mattina del 23 giugno, le truppe alleate si trovarono tutte davanti a Tien-tsin. Dopo aver traversato un ultimo fiume ed aver combattuto per otto ore nel caldo soffocante d'una tempesta di sabbia, le truppe di soccorso entrarono nelle Concessioni occidentali di Tien-tsin, liberandole dalle truppe cinesi. Tanca, raggiunto il Consolato italiano e lasciativi i propri uomini, andò alla Concessione tedesca a prendere quelli di Carlotto, passati sotto comando germanico dopo il ferimento del loro comandante. Giunta la notizia che la colonna dell'ammiraglio Seymour era chiusa nell'Arsenale di Si-ku, a Nord di Tien-tsin, distante circa sette miglia, un contingente, al comando dal colonnello russo Shrinsky, lasciò Tien-tsin e, avanzando verso l'obbiettivo nonostante l'intenso fuoco d'artiglieria e di fucileria del nemico, raggiunse l'Arsenale e liberò la Colonna Seymour. I combattimenti a Tien-tsin si protrassero fino a quando, il 13 luglio, fu presa la decisione di attaccare le batterie cinese poste lungo il canale Lu tai e, quindi, la città murata. Il 14 mattina, con un attacco condotto da 4500 uomini (di cui 2000 giapponesi), la città cinese di Tien-tsin fu conquistata e, il 16 luglio, fu proclamato il Governo Provvisorio.

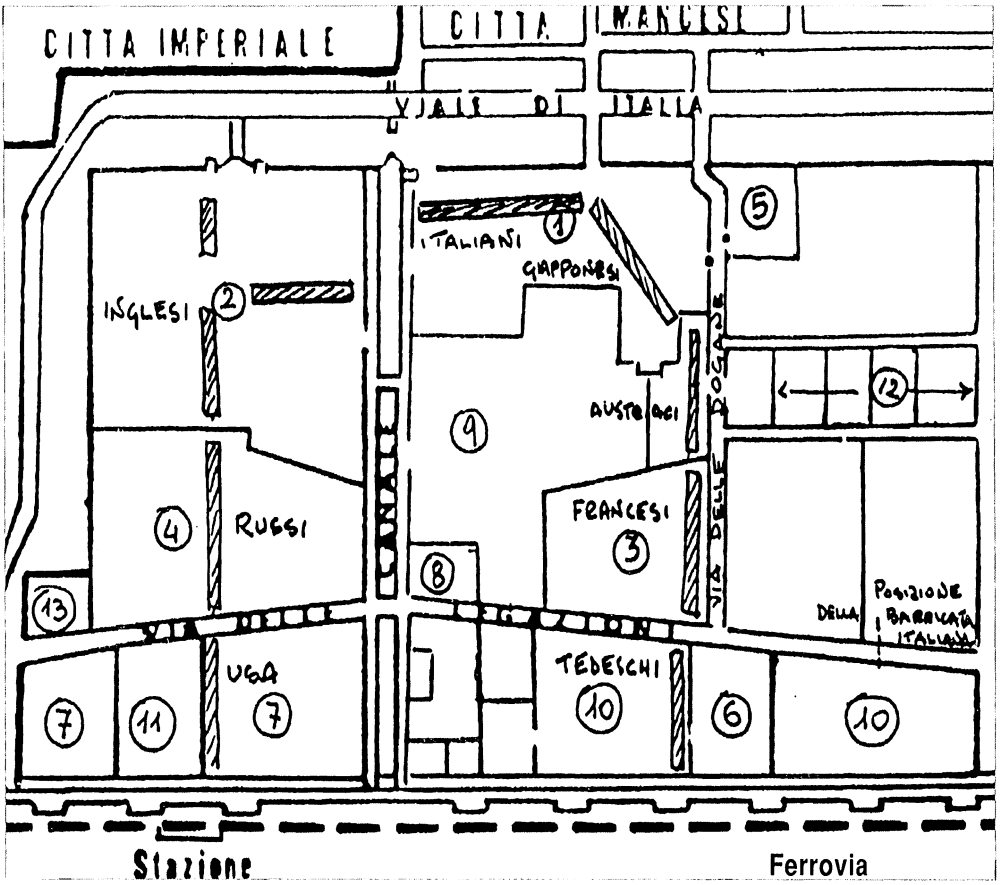
Tutte le operazioni condotte fino a quel momento dalle truppe delle potenze erano state caratterizzate da una notevole improvvisazione, frutto del nervosismo e della paura dei ministri stranieri a Pechino. Peraltro i marinai occidentali erano riusciti a tenere aperto il transito lungo il fiume Pei-ho e a garantirsi il possesso sia di Ta-ku, sia di Tien-tsin, vale a dire di una testa di sbarco e di una base operativa avanzata per riprendere contatto con le Legazioni e per conquistare Pechino. Adesso bisognava aspettare l'arrivo delle truppe terrestri e sperare che non fosse troppo tardi per salvare il personale delle Legazioni e i cristiani assediati a Pechino, dei quali non si sapeva più nulla.

L'assedio delle Legazioni (1° giugno-14 agosto)

All'inizio dell'assedio nelle Legazioni erano presenti i seguenti contingenti internazionali:

Nazioni	ufficiali	truppa	ufficiali di passaggio
Regno Unito	capitano Strouts, capitano Halliday, capitano Wray	79 uomini della fanteria Marina	capitani Percy Smith e Poole
Russia	tenente Rahden, tenente Dehn	72 marinai delle navi *Sissoi, Veliki* e *Navarrin*, 7 cosacchi	
Stati Uniti	capitano Myers, capitano Hall, dottor Lippitt	25 marines dell'*Oregon* 23 marines, 1 sottufficiale, 3 marinai e 1 infermiere del *Newack*	
Germania	tenente von Soden	51 soldati delle Truppe di Kiao-ciao	
Francia	tenente di vascello Darcy guardiamarina Herbert	45 marinai delle navi *d'Entrecasteaux* e *Descartes*	capitano Labrousse della Fanteria di Marina
Austria Ungheria	tenente di vascello Kollar 2 guardiamarina	30 marinai della nave *Zenta*	capitano di fregata Thomann von Montalmar, comandante della nave *Zenta* e tenente di vascello von Winterhalder
Italia	tenente di vascello Paolini	1 sottufficiale e 27 marinai della nave *Elba*	
Giappone	tenente Hara	24 marinai della nave *Atago*	tenente colonnello di artiglieria Shiba capitani Ando e Morita
		TOTALE	
	16 ufficiali	389 uomini	8 ufficiali di passaggio

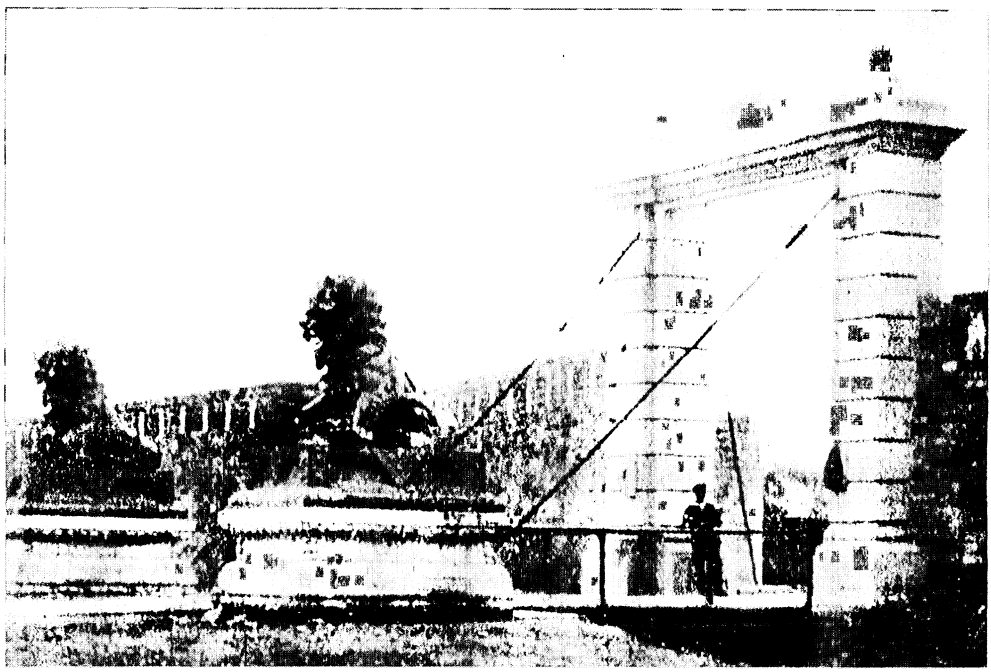
Il 5 giugno, la richiesta di monsignor Favier al Ministro italiano Salvago Raggi di altri uomini necessari alla difesa del Pe-tang, la cattedrale cattolica con annessa Missione e convento di suore, dove si erano rifugiati 3.500 cristiani cinesi e 40 religiosi occidentali, era stata esaudita con l'invio di un gruppo di 11 marinai italiani, al comando del sottotenente di vascello Olivieri; tale reparto andò ad aggiungersi al contingente di 30 marinai francesi già presente. Nella notte tra il 9 e il 10 giugno, orde di Boxer incendiarono la sede estiva della Legazione britannica, situata su una collina a ovest di Pechino. Il 10 la fazione reazionaria ricevé il potere con l'investitura del principe Tuan a presidente dello Tsung li Yamen; contemporaneamente le linee telegrafiche furono tagliate e nelle Legazioni non giunsero più informazioni certe su quanto stesse accadendo al di fuori della città. L'11 giugno fu ucciso il cancelliere Sugiyama della Legazione giapponese.



Pechino - Quartiere delle Legazioni

1. *Legazione d'Italia;* 2. *Legazione di Gran Bretagna;* 3. *Legazione di Francia;* 4. *Legazione di Russia;* 5. *Legazione di Austria-Ungheria;* 6. *Legazione di Belgio;* 7. *Legazione di Stati Uniti;* 8. *Legazione di Spagna;* 9. *Legazione di Giappone;* 10. *Legazione di Germania;* 11. *Legazione di Olanda;* 12. *Edifici di proprietà delle dogane imperiali;* 13. *Ospedale francese*

Lo stesso giorno e ancora l'indomani i membri del Gran Consiglio dell'Impero chiesero al Ministro britannico di fermare l'arrivo della Colonna Seymour; ma poiché non erano stati accontentati, decisero di prepararsi alla guerra. Il 13 giugno il Gran Consiglio ordinò al generale Yü-lu di dislocare tutte le truppe regolari, costituenti l'Armata di Nieh Shih-ch'êng, lungo la ferrovia per Tien-tsin e fermare eventuali altri reparti occidentali in arrivo. Poi fu messo in allarme il generale Lo Jung-kuan perché contrastasse qualunque attacco di sorpresa contro i Forti di Ta-ku. Infine il generale Yüan Shih-k'hai, di stanza nello Shan-tung, ebbe l'ordine di spostarsi a Pechino con i suoi 7.000 regolari modernamente armati; ma egli tardò a bella posta ad eseguire l'ordine e rimase nella provincia con le sue forze pressoché intatte.



L'ingresso della Legazione d'Italia a Pechino

Lo stesso giorno, nel pomeriggio, i Boxer entrarono a Pechino e diedero alle fiamme parecchie chiese nei quartieri orientali, fecero saltare la Missione cattolica dell'Est (Tung-tang) con dentro il missionario preposto e centinaia di cristiani rifugiativisi; massacrarono orribilmente altre centinaia di convertiti, forse addirittura migliaia, e, a sera, tentarono di assalire la Legazione austriaca, venendo respinti a raffiche di mitragliatrice. Le truppe internazionali uscirono di pattuglia per controllare la zona circostante il Quartiere delle Legazioni, salvare i convertiti sopravvissuti e concentrarli nelle Legazioni e nella Missione del Pe-tang. Il 15 giugno arrivarono a Pechino le ultime notizie della Colonna Seymour; poi le porte della Città Imperiale furono chiuse ed il Pe-tang dovette essere forzatamente abbandonato alla sua sorte. Il 16 una pattuglia anglo-austro-americana sorprese ed uccise 46 Boxer che stavano compiendo sacrifici umani in un tempio, liberando e portando via i loro prigionieri ancora vivi. Se gli europei trovavano la situazione preoccupante, i cinesi non la giudicavano certo con maggiore serenità; né apparve loro migliore quando seppero, il 19, dell'*ultimatum* degli ammiragli relativo ai Forti di Ta-ku e poi, il 21, ebbero notizia del bombardamento dei Forti stessi. La prima informazione, riportata fedelmente alla Corte, causò un'enorme irritazione e provocò la decisione di interrompere le relazioni diplomatiche; la seconda notizia fece precipitare irrimediabilmente gli eventi. Preoccupato, infatti, di poter essere danneggiato politicamente

dalla sconfitta, il generale Yü-lu, comandante dell'intero settore, aveva riferito notizie solo parzialmente esatte (due navi nemiche danneggiate a Ta-ku e forse messe fuori uso; successi ottenuti a Tien-tsin, per la valorosa condotta dei Boxer e la loro collaborazione con le truppe regolari) evitando di fornire l'informazione fondamentale: che i Forti erano stati catturati dalle truppe internazionali e che, in prospettiva, la via della capitale era aperta. Questo ingannevole rapporto ebbe una conseguenza disastrosa: il Governo imperiale credé di poter facilmente avere ragione dei barbari stranieri e dichiarò guerra alle potenze occidentali e al Giappone. Nel frattempo, sulla scorta dell'ultimatum degli ammiragli, il 19 giugno lo Tsung li Yamen aveva già intimato ai rappresentanti occidentali di lasciare la città entro 24 ore per essere scortati fino ai porti: i ministri occidentali avevano protestato che era impossibile aderire alla richiesta in così breve tempo e avevano chiesto udienza per il mattino del 20. Per tutti era andato, in portantina, il Ministro di Germania, barone Clemente Augusto von Ketteler, ma, lungo il percorso, era stato ucciso a fucilate da un soldato cinese. Subito dopo, ai diplomatici fu consegnata un'altra nota del Governo imperiale con la quale, senza parlare della morte dell'ambasciatore tedesco, si concedeva una proroga di ventiquattr'ore al termine già fissato per la loro partenza. Ma alle 16 in punto, cioè allo scadere del termine stabilito dalla prima Nota, le truppe cinesi aprirono il fuoco dando il via ai famosi 55 giorni dell'assedio delle Legazioni. Il 20 giugno 1900 al presidio militare si unirono 125 volontari civili; tutti gli armati furono posti al comando del capitano di fregata Thomann von Montalmar, della Marina austro-ungarica, quale ufficiale più elevato in grado presente nel Quartiere delle Legazioni[20]. Abbandonate le Legazioni belga e olandese, perché troppo periferiche; evacuata quella Austriaca dai propri difensori, la cerchia difensiva delle Legazioni, così ridotta, fu ripartita fra i vari contingenti. Agli italiani fu affidata una delle due posizioni chiave: lo sbocco orientale della strada delle Legazioni, vicino alla Legazione d'Italia; al contingente tedesco fu assegnato lo sbocco orientale della via sotto la gran muraglia della città e sulla muraglia stessa; a settentrione furono schierati gli austriaci; i francesi, coadiuvati dai giapponesi, avrebbero dato rinforzi nei punti più pericolosi. inglesi, russi e americani proteggevano il lato occidentale, con questi ultimi in posizione analoga a quella dei tedeschi, ma sull'altro lato.

Sulla base delle informazioni giunte da Ta-ku, il 21 il Governo cinese dichiarò guerra alle Potenze e ordinò il primo attacco diretto alle Legazioni. All'alba del giorno dopo, Boxer e soldati cinesi, nascosti nelle case addossate alla Legazione d'Italia, attaccarono la barricata, eretta dagli italiani, che ostruiva lo sbocco orientale della strada, causando il ferimento di due marinai italiani[21]. Poi i cinesi cercarono d'incendiare i materiali di legno di cui era fatta la barricata, appiccando il fuoco a una casa vicina. Mentre l'incendio era faticosamente domato, gli italiani sfondarono la porta della casa e cominciarono a sparare sui soldati cinesi che l'occupavano; ma arrivò inaspettatamente l'ordine di ripiegare verso la Legazione britannica. L'ordine era stato diramato dal comandante Thomann in base a una notizia, non

controllata, che americani e russi, a occidente, stessero per cedere. I marinai italiani ripiegarono e solo la fortuna (e la indecisione dei cinesi) impedirono che questi approfittassero della situazione per chiudere la partita, poiché essi si limitarono a una piccola e guardinga avanzata e ad incendiare irrimediabilmente la Legazione italiana. Accortisi dell'errore, i reparti occidentali tornarono in fretta ai loro posti; ma ormai le posizioni italiane erano perse e il signor Paolini si aggregò ai tedeschi, passando poi nel Fu, la grandiosa villa del principe Suh, dove si trovava il distaccamento giapponese, andando a presidiarne il lato nord. Nei vasti edifici della villa si erano rifugiati circa 2.000 cinesi convertiti, provenienti dalle varie missioni. Un alto muro di cinta impediva ai colpi cinesi di battere la posizione italiana. Da alcuni punti più elevati, barricati con sacchi di terra, si potevano sorvegliare le mosse del nemico, qualora avesse tentato di avanzare. Ma il nemico non si fece vedere. Nascosti nelle infinite casupole confinanti con il muro di cinta, i cinesi scaricavano da feritoie praticate nei muri dei tetti, migliaia e migliaia di colpi con un fuoco nutrito e continuato senza tregua durante tutto il giorno e gran parte della notte. L'attacco ferì mortalmente un marinaio italiano[22] e causò l'incendio della famosa biblioteca Hanlin[23]. Il 23 il Ministro britannico, sir MacDonald, assunse la direzione generale della difesa delle Legazioni.

Dal 24 giugno al 16 luglio si susseguirono i tentativi cinesi portati principalmente verso la zona del Fu con continuo stillicidio di morti e feriti fra i contingenti dei difensori. Fra le tre armi di reparto che facevano parte dell'armamento degli assediati, l'unico pezzo rispondente allo scopo risultò quello da 37 mm italiano; le mitragliere di piccolo calibro, austriaca ed americana, ottime come funzionamento, non riuscirono di utile impiego contro un nemico protetto. La granata carica da 37 mm, usata con una certa intensità di fuoco, riuscì ad abbattere alcune barricate, obbligando il nemico a sloggiare dalle loro posizioni; per tale potenza e per la facilità di trasporto e installazione il pezzo fu richiesto e usato ove ritenuto necessario. Quando i colpi cominciarono a scarseggiare, l'armaiolo del distaccamento inglese iniziò un rifornimento di munizioni fabbricando proiettili di metallo fuso e ricaricando i bossoli con polvere comune ed incendivi ricavati da cartucce da revolver. Per alleggerire la pressione sulle Legazioni, i difensori, ogni tanto, conducevano una sortita, raggiungendo le posizioni del nemico respingendolo. Alle perdite di uomini si sommava anche la scarsezza delle munizioni, visto che restavano, in media, solo una cinquantina di cartucce per uomo. Il 30 giugno il nemico condusse un attacco nel settore difeso dai giapponesi, e, attraverso una breccia fatta nel muro, i cinesi riuscirono ad incendiare uno dei vasti fabbricati della residenza principesca; l'incendio si propagò ad altri edifici più vicini alle posizioni occidentali. Un plotone italiano ed alcuni francesi, che da qualche giorno erano passati sotto il comando di Paolini, fu inviato in rinforzo ai giapponesi per respingere un tentativo di penetrazione da parte del nemico. L'indomani, 1° luglio, fin dal mattino, i cinesi installarono un cannone a pochi metri dal muro di cinta,

dietro alcune case, e aprirono il fuoco sul muro stesso. Paolini decise di fare un tentativo per impossessarsi del pezzo; ottenuto un rinforzo di una quindicina di britannici, con il distaccamento italiano e quattro francesi, uscì nel vicolo a Nord del muro di cinta, mentre i giapponesi, dal lato orientale, cercavano di distogliere l'attenzione del nemico. Slanciatosi per prendere di assalto la barricata che proteggeva il pezzo, a pochi metri da essa Paolini fu colpito da un colpo nemico che lo ferì alla spalla sinistra; un secondo colpo ferì mortalmente il cannoniere Francesco Manfron. Contro la sua volontà, Paolini dovette ordinare la ritirata attraverso una porta nel muro che dava accesso al Fu, ma i colpi nemici fecero una seconda vittima nel marinaio Giuseppe Boscarini e ferirono leggermente il timoniere Remo Saldinari e un volontario inglese. Ricoverato all'ospedale nella Legazione inglese, con un braccio immobilizzato, Paolini fu sostituito nel comando dal segretario della legazione italiana, marchese don Livio Caetani. Nella notte i cinesi riuscirono a penetrare nel Fu, incendiarono altri edifici e obbligarono i giapponesi e gli italiani a ritirarsi su una seconda linea difensiva sotto un vivace fuoco, ferendo mortalmente il cannoniere scelto Francesco Melluso e, il 3 luglio, il sottocapo cannoniere Antonio Milani. I tentativi dei giapponesi di catturare il cannone nemico, appoggiati da un attacco diversivo italiano, fallirono provocando altre perdite umane. La pressione nemica nel settore non scemava. La linea di difesa dei giapponesi era continuamente superata e fu necessario abbandonare le trincee più avanzate. La Legazione di Francia, pesantemente bombardata da cannoni installati a pochi metri dal muro di cinta, fu distrutta per circa tre quarti. Due mine scoppiarono il giorno 13 luglio sotto il muro, abbattendolo quasi completamente. Il nemico era ora in grado di appiccare più facilmente il fuoco ai pochi edifici che ancora restavano in piedi. Lo stesso giorno, il distaccamento tedesco riuscì a respingere un attacco. Il fuoco sul lato occidentale del quartiere, nelle posizioni russe e britanniche era meno vivo, ma più frequenti erano gli attacchi notturni. Gli statunitensi mantenevano il loro posto sulle mura. Decimati i distaccamenti dalle perdite e dalla grande quantità di feriti, la difesa diveniva giorno per giorno più debole e alle speranze di una imminente liberazione da parte delle truppe sbarcate iniziava a subentrare la rassegnazione. La situazione era critica, ma i tentativi dei cinesi furono molto meno pesanti di quanto ci si sarebbe potuto aspettare. Erano a Pechino 30000 Boxer, organizzati in 1400 bande sottoposte al principe Tuan, e già da soli sarebbero stati sufficienti a prendere le Legazioni al primo assalto; sommando loro le truppe imperiali, i cinesi arrivavano ad una tale superiorità numerica da rendere qualsiasi difesa pressoché nulla, a condizione, beninteso, di attaccare contemporaneamente da tutti i lati. Invece non successe niente. La Corte non autorizzò le forze regolari a impiegare i cannoni più moderni contro le Legazioni. Con vecchi pezzi d'artiglieria ed armi individuali i cinesi spararono relativamente da lontano ed assalirono solo parzialmente il perimetro delle Legazioni, eseguendo non più d'un paio di

attacchi per volta. Cercarono pure di stanare gli occidentali con il fuoco ma, così facendo, alla lunga li facilitarono, perché la difesa si trovò il campo visivo ampliato dalla distruzione di parecchi edifici da cui, in precedenza, erano partiti attacchi e tiri. In più, l'offensiva venne sospesa il 16 luglio. Infatti, in seguito alla notizia della caduta di Tien-tsin, avvenuta il 14, la Corte aveva cominciato a preoccuparsi e, in attesa di vedere come si sarebbe evoluta la situazione, aveva inviato ai ministri occidentali l'invito a trasferirsi nello stesso Tsung li Yamen, dove sarebbero stati più protetti. L'offerta, ovviamente, fu respinta. I diplomatici mantenevano compatto il loro fronte, contando molto sulla varietà di posizioni politiche presenti fra i ministri cinesi e sull'indecisione che, prima o poi, ne sarebbe nata. La calma fu assoluta per cinque o sei giorni, interrotta solo da qualche rara fucilata alle barricate del Fu. Il 18 luglio i giapponesi ricevettero una lettera da Tien-tsin e appresero la notizia dell'esistenza del Corpo di Liberazione Internazionale destinato a prendere Pechino. Due giorni dopo il Governo cinese mandò frutta e verdura e, ancora, il 26, riso e farina. Ma si videro pure degli spostamenti di uomini e cannoni e si capì che la fine della tregua era vicina. Lo stesso giorno Paolini tornò in linea e trovò la posizione tenuta dagli italiani ben fortificata; continuò a far lavorare i suoi uomini per proteggerla anche contro i colpi di cannone. Alcuni marinai, per la scarsità di munizioni, furono armati di fucili britannici e austriaci. Agli ordini del Paolini vi erano anche alcuni soldati britannici e austriaci, mandati come rinforzo, in sostituzione dei morti e dei feriti avuti dal contingente italiano. Il 28 luglio gli assediati nelle Legazioni ebbero un primo segno che la situazione stava cambiando perché, nella notte, si sentirono frequenti fucilate verso il lato nord-occidentale della città, oltre a molte cannonate. Si temette che l'assalto fosse diretto contro la missione del Pe-tang, come in effetti era. Fino al 12 agosto, si ebbero solo alcune scariche di fucileria durante la notte e nessun tentativo d'attacco. Contemporaneamente arrivarono vari messaggi da Tien-tsin e dallo Tsung li Yamen (compresa, il 5 agosto, la notizia dell'assassinio in Italia di re Umberto I) dai quali si apprese qualcosa di quanto accadeva all'esterno della città. Il 10 agosto giunsero a Pechino due lettere (dei generali Gaselee e Fukushima) che comunicavano che le Truppe Internazionali erano a metà strada fra Tien-tsin e Pechino e contavano di arrivare entro 8 giorni, incoraggiando gli assediati a resistere. Il 13, con il calare del sole, la rabbia dei cinesi aumentò e iniziò un attacco veemente contro il quartiere internazionale. Fu la notte decisiva. Fucilate, petardi, colpi di cannone, sparati dal muro della città imperiale, bersagliarono le posizioni del Fu. Tutti i marinai italiani furono schierati al posto di guardia, vigili, pronti a sostenere qualunque tentativo d'assalto. Ma i cinesi non uscirono dalle loro barricate e delle migliaia di colpi sparati nessuno arrivò a penetrare nelle opere di difesa. E passò un'altra notte: era l'ultima.

L'assedio del Pe-tang (8 giugno - 15 agosto)

Nel frattempo anche la cattedrale del Pe-tang e l'adiacente missione (circa un chilometro quadrato rinchiuso da un alto recinto) erano state attaccate e i difensori ebbero il loro daffare a difenderle. Agli italiani (un ufficiale, un sottufficiale, un sottocapo e nove marinai) era stata affidata la difesa del settore settentrionale, comprendente la missione; al sottotenente di vascello Paul Henry, con 30 marinai francesi, fu affidato il settore meridionale, dov'era la cattedrale vera e propria. Il 10 giugno furono interrotte le comunicazioni con il quartiere delle Legazioni. Fino alla metà di giugno non c'erano stati attacchi, ma le atrocità commesse dai Boxer in città avevano fatto rifugiare nel recinto altri 2.500 convertiti, portando la presenza di civili a oltre 3.000 persone. Il 16 giugno oltre 200 Boxer si avvicinarono; ma due scariche dei marinai francesi ne abbatterono una quarantina, costringendoli a ritirarsi. I sei giorni seguenti trascorsero nella calma più assoluta. Il 22 giugno (giorno successivo alla decisione del governo cinese di dichiarare guerra alle potenze) cominciò l'assalto. I cinesi misero in batteria otto pezzi d'artiglieria di tutti i tipi (vecchi ad avancarica e moderni Krupp da 80 mm) a circa 500 metri di distanza sul lato orientale e aprirono il fuoco, in appoggio ad un attacco di truppe regolari. I difensori risposero sparando a volontà, facendo attenzione a non sprecare munizioni, visto che disponevano di circa 90 proiettili a testa. Quando, nel pomeriggio, un altro cannone fu piazzato davanti alla porta orientale, i francesi effettuarono una sortita alla baionetta, catturarono il pezzo e lo portarono all'interno del recinto. Dopo una tregua, alle due del mattino del 23, i cinesi ripresero il bombardamento e una cannonata aprì una breccia nel muro orientale del piazzale Nord. I cinesi cercarono di passarvi per entrare nel recinto, ma furono respinti; allora incendiarono tutte le case adiacenti, sperando che le fiamme si estendessero al Pe-tang. Il 24 ripresero il bombardamento e lanciarono due attacchi separati, appoggiandoli con il fuoco dei tre cannoni Krupp da 80 mm; entrambi gli attacchi fallirono grazie alla fucileria dei difensori che provocò anche la ritirata dei pezzi cinesi. Dopo tre giorni di scontri si erano avuti 10 morti fra i convertiti e un'altra ventina di persone erano rimaste ferite. Il problema principale dei difensori era quello di evitare il panico dei rifugiati fra cui vi erano 14 suore e circa 900 donne con numerosi bambini. Il 26 giugno fu portato un nuovo attacco, prendendo come base di partenza il muro imperiale dal quale si dominava tutta la parte occidentale della missione. I marinai risposero al fuoco, ma, essendo troppo in basso per poter colpire i soldati cinesi che si trovavano in cima al muro, dovettero spostarsi tutti nella parte orientale della missione. I Boxer e i soldati regolari attaccarono in forze, ma furono nuovamente respinti dai francesi e fecero di nuovo ricorso al fuoco incendiando le costruzioni a contatto della cinta difensiva. Nel pomeriggio del 28 fu portato l'assalto successivo. Nonostante la sua brevità, al termine dell'attacco ci si accorse che il munizionamento si era ridotto a circa il 60% di quello iniziale (500 cartucce dalle iniziali 800). I Boxer tentarono di

appiccare il fuoco ai tetti delle case più vicine ai muri di cinta impiegando getti di petrolio e stoppe incendiate. Nella parte meridionale la situazione era critica perché, se l'incendio fosse divampato, il presidio sarebbe stato da considerarsi perduto, mancando i mezzi per estinguerlo. Fu messo in batteria il cannoncino catturato il 22 giugno, per il quale i marinai avevano fabbricato delle granate artigianali; il pezzo aprì il fuoco a mezzanotte e i suoi primi quattro colpi spaventarono talmente il nemico da fargli lasciare le posizioni più vicine, abbandonando anche tre preziosissime pompe, che furono subito adibite allo spegnimento dei focolai d'incendio ancora attivi. Gli attacchi venivano portati dal muro imperiale e con un cannone situato a nord est del Pe-tang che aprì il fuoco da circa 300 metri contro le abitazioni delle suore; varie granate scoppiarono all'interno dei cortili dove erano raccolte le suore e le donne cinesi ricoverate: uccisero e ferirono alcune di queste ultime e produssero qualche danno alle abitazioni. Nascosto tra le macerie delle case bruciate, un grandissimo numero di soldati cinesi tirò un'enorme quantità di colpi contro i difensori che, pur infliggendo perdite agli attaccanti, non riuscirono a farli allontanare. I cinesi si ritirarono solo dopo tre ore di fuoco intenso. Fra i difensori si ebbero vari morti e parecchi feriti, fra i quali ultimi un marinaio italiano ferito alla testa. La sera e nella notte continuarono le fucilate dal muro imperiale e dalle altre parti. Dal 2 al 5 luglio si ebbero unicamente attacchi sporadici, ai quali i difensori risposero con il lancio di qualche sasso e pochissime fucilate. Successivamente, fino al 13, la situazione restò calma. Per fortuna, perché viveri e munizioni erano diminuiti paurosamente e si poteva rimediare solo in parte alla carenza dei primi, macellando la poca carne in piedi presente nel recinto. Per le munizioni, si fabbricarono delle rudimentali cartucce, adoperabili solo a piccolissima distanza, per giunta così pericolose per chi le utilizzava da far scoppiare due fucili, che ferirono chi li impiegava. In lontananza, dalla parte delle Legazioni, si sentiva un notevole fuoco di moschetteria accompagnato da colpi di cannone. I cinesi proseguivano nell'opera di fortificazione delle loro posizioni, preparavano spalti e batterie, e cercavano ancora di dar fuoco alle costruzioni del Pe-tang. Nella impossibilità di poter appiccare il fuoco da vicino, i soldati cinesi ed i Boxer tentarono di appiccarlo utilizzando dei razzi incendiari che lanciavano da 500/600 metri di distanza: si trattava di armi formate da un tubo di lamierino di ferro, lungo circa 50 cm, di circa 70 mm di diametro; questo tubo, pieno di polvere da sparo, aveva, posteriormente, un bastone di legno stagionato di circa 2 metri di lunghezza. I razzi venivano lanciati per mezzo di una specie di tubo a cannocchiale che serviva per dare la direzione all'arma; i razzi arrivavano con una violenza straordinaria sibilando per l'aria, perforando i tetti e i muri che colpivano. Il dover combattere contro cannoni, fucilate da tutte le parti, bombe e razzi incendiari al tempo stesso, mise la difesa in una posizione critica, ma ai marinai, fortunatamente, non mancarono la buona volontà ed il sangue freddo; il morale si mantenne altissimo e, con l'aiuto dei cinesi, che si adoperano in vari lavori, la resistenza continuò accanita. I bombardamenti si

susseguirono senza che il nemico attaccasse con i fanti. L'11 luglio, oltre al fuoco di artiglieria, apparve, però, una nuova minaccia: le mine. Il 17 i cinesi fecero brillare sotto le posizioni italiane una potentissima mina, aprendo una breccia enorme e seppellendo sotto le macerie 20 cristiani e 5 marinai italiani. Tutti furono estratti dalle macerie, ma solo cinque cinesi e i marinai erano ancora in vita. La breccia fu chiusa e passarono altri cinque giorni prima di un nuovo tentativo d'attacco, che fu respinto. Il 23 si ebbe un attacco contro la porta del Pe-tang; i francesi lo respinsero con scariche di fucile e, allora, i soldati ed i Boxer tentarono l'assalto dalla parte settentrionale. Circa 800 uomini avanzarono lentamente, al riparo di grossi scudi di ferro. Accolto da successive scariche dei fucili dei difensori, il nemico si fermò. Dopo un paio di giorni di relativa calma, i cinesi ripresero il cannoneggiamento per coprire gli scavi di nuove mine e, il 29, il bombardamento venne intensificato. Le fucilate furono vivissime e il nemico riuscì, a colpi di fucile, a fare nei muri tre brecce di circa 2 metri quadrati di superficie. Il comandante francese, mentre era alle feritoie, fu ferito da due palle di fucile alla gola ed al ventre; cadde dopo pochi passi e, dopo 10 minuti, cessò di vivere. Un marinaio francese fu ferito alla spalla ed un marinaio italiano alla testa. Olivieri assunse la direzione generale della difesa. Il fuoco dei cannoni continuò anche il 30. Il nemico lanciò nel convento alcune frecce con attaccati bigliettini nei quali si invitavano i cinesi cristiani a rivoltarsi contro gli europei in cambio di alcune migliaia di *taels* per ogni testa di europeo. Poi, per circa dodici giorni, subentrò una calma relativa. I marinai prepararono una contro-mina che avrebbe dovuto essere impiegata in caso di attacco nemico e continuarono a sopportare stoicamente, ogni giorno, le cannonate e le fucilate dei cinesi. La mattina del 12 agosto, all'alba, Olivieri fece un giro d'ispezione per i posti di guardia, per informarsi sugli avvenimenti della notte, nella quale, comunque, non era successo nulla di grave. Rientrato da poco nella sua camera, un terribile rombo, seguito da una forte scossa, sconvolse l'intera missione. Slanciatosi fuori per correre sul luogo della catastrofe, Olivieri fu travolto dal crollo della casa, rimanendo completamente seppellito sotto le macerie, che avevano travolto anche il sottufficiale e quattro marinai italiani. Una enorme mina era stata fatta brillare, distruggendo la metà orientale del locale delle suore e seppellendo sotto le macerie, oltre ai sei italiani, più di 100 cinesi cristiani. Del distaccamento italiano non rimanevano che cinque marinai, i quali, aiutati dai francesi, accorsero sul posto e cominciano l'opera di salvataggio. Dopo tre quarti d'ora di lavoro, scavando con le mani, riuscirono a trarre fuori una mano dell'Olivieri, che sentirono ancora calda; raddoppiarono gli sforzi e, in breve, riuscirono a liberare la testa dell'ufficiale; dopo altri sforzi Olivieri fu estratto dalle macerie e fu portato in una camera dove le suore gli prodigarono le prime cure: risultava ferito alla testa ed al piede destro, ma non gravemente. La posizione dei difensori era disperata: l'ufficiale francese era stato ucciso e quello italiano era incapace di compiere qualsiasi movimento; dei due sottufficiali, il francese era morto e quello italiano era sepolto sotto le macerie

assieme a quattro marinai. Una vastissima breccia era stata aperta nel muro di cinta e, se i cinesi si fossero lanciati all'assalto, i cinque marinai italiani ancora in piedi, senza direzione, senza cartucce ed occupati a tentare di salvare i loro compagni, non avrebbero certamente potuto farvi fronte. Dopo cinque ore di lavoro, passate sotto la consueta grandinata di proiettili, furono estratti dalle macerie tre marinai, uno già morto e due che morirono poco dopo. Gli altri due sepolti vennero trovati la mattina seguente orrendamente mutilati[24]. Il caporale francese assunse il comando della difesa, fece sbarrare alla meglio la breccia e dispose il servizio di guardia; ma alle 11 del mattino successivo scoppiò un'altra mina, provocando il panico fra i civili. Spuntò l'alba del 14 agosto. Continuavano le cannonate e le fucilate. Rimanevano solo 50 cartucce ed i viveri erano completamente finiti. La situazione era ormai disperata.

La marcia su Pechino, la liberazione delle Legazioni e del Pe-tang

Mentre a Pechino e Tien-tsin si combatteva, a Ta-ku continuavano ad affluire i contingenti occidentali destinati alla guerra. Alla fine di luglio i 25000 militari riuniti dalle Potenze erano valutati ancora fra la metà e un terzo del contingente ritenuto necessario per intraprendere le operazioni militari. Il 3 agosto il generale giapponese Fukushima informò gli altri comandanti che, il giorno successivo, egli, con i propri uomini, avrebbe iniziato a muovere verso Pechino, senza attendere altri rinforzi. Per non consentire ai giapponesi di acquisire vantaggi unilaterali, il generale britannico sir Alfred Gaselee assunse il comando di un contingente delle truppe a disposizione, definito Corpo Internazionale di Liberazione, e, con gli altri comandanti, stabilì di uscire da Tien-tsin, all'alba del 4 agosto 1900, avvicinandosi a Pechino. Diviso in due colonne, una di 12700 e l'altra di circa 5000 uomini, il Corpo Internazionale marciò lungo le due rive del Pei-ho, mentre lungo di esso procedeva il convoglio di giunche, lungo circa 10 chilometri, che trasportava i rifornimenti. Il contingente delle tre potenze della Triplice era formato esclusivamente da marinai (100 tedeschi, 60 italiani e 40 austriaci); si trattava, in pratica, degli stessi uomini che avevano già preso parte al tentativo della colonna Seymour, con qualche rinforzo e sostituzione fornita dagli equipaggi delle navi in rada, ancora privi, come in precedenza, di mezzi di trasporto. In trentasei ore il Corpo Internazionale arrivò a Bang tsun, compiendo una marcia di 38 chilometri, scontrandosi e sconfiggendo, per due volte, i cinesi. L'esito degli scontri confermò che le truppe cinesi erano allo sfascio. Il piano iniziale messo a punto da Gaselee prevedeva di fermarsi a Yang tsun fino all'arrivo dei rinforzi d'oltremare; ma quando ci si accorse della debolezza dei cinesi, la mattina del 7 si decise di procedere su Pechino con 14000 uomini, rinviando a Tien-tsin alcuni contingenti: italiani, tedeschi e austriaci, per la loro scarsa entità numerica e per mancanza di carriaggi; i francesi perché in pessime condizioni fisiche. Il comandante francese, generale Frey, decise che la Francia

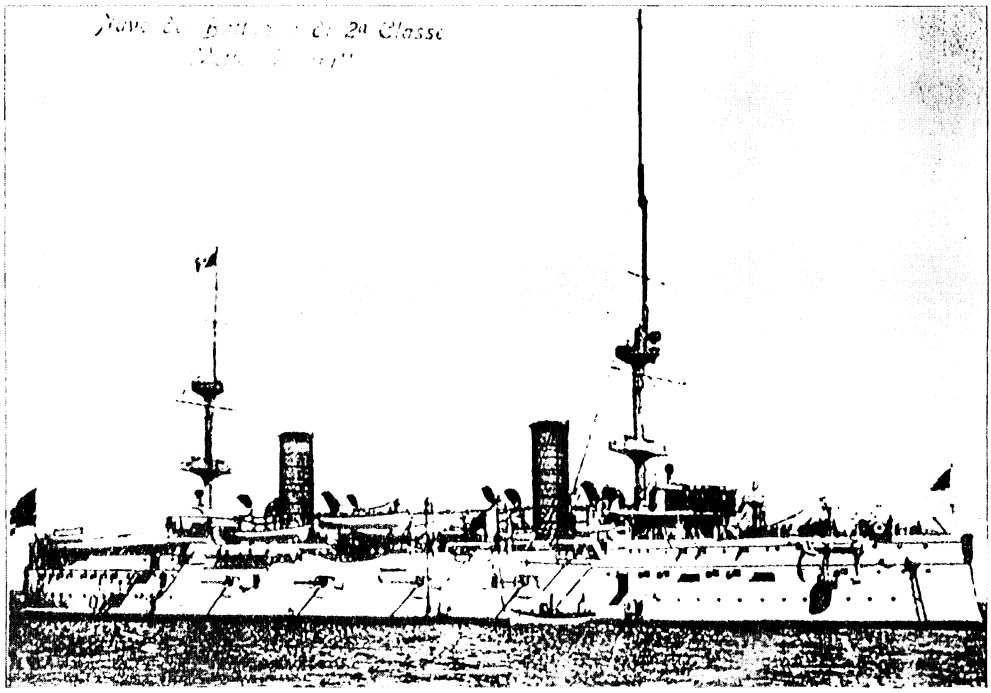
Una porta di Pechino

non poteva essere privata della gloria della liberazione di Pechino e, precipitatosi a Tien-tsin, si offrì di facilitare l'avanzata ai marinai della Triplice con ogni mezzo a sua disposizione. Il 10 agosto i marinai si rimisero in marcia. Intanto il Corpo Internazionale aveva preso Ho si wu (9 agosto), Ma tou (all'alba del 10) e Chang chia wan (l'11). Restavano da percorrere 22 chilometri e attraversare Tung chow, prima di arrivare a Pechino. Il Corpo di Liberazione fu raggiunto dal contingente di Frey, il quale, il 13 agosto, annunciò ai propri uomini che quella sera i marinai della Triplice si sarebbero schierati a fianco delle truppe francesi, senza curarsi del fatto che i poveri marinai erano ancora molto indietro. La mattina del 13 i cinesi compirono l'ultimo sforzo contro le Legazioni. Come sappiamo, gli assediati avevano il morale alto perché avevano ricevuto il 10 due note, rispettivamente da Gaselee e dal generale Fukushima, che prevedevano l'arrivo del Corpo Internazionale appunto per il 13 o il 14. E così avvenne. Le truppe internazionali, dalla base di partenza dell'attacco, posta a cinque chilometri da Pechino, mossero su cinque colonne parallele: da sud verso nord erano la britannica, l'americana, la francese, la giapponese e la russa. La mattina del 14 agosto le truppe occidentali superarono faticosamente la resistenza cinese ed entrarono in Pechino. Lente e rese guardinghe dagli scontri avvenuti sulle mura e nelle strade adiacenti, temendo di essere attirate in qualche trappola, le colonne persero il reciproco contatto e si avvicinarono alle Legazioni con molta cautela, arrivando da diverse direzioni fra le 14.30 e le 16.30. Verso le 16, i difensori videro comparire dietro alcune case indigene della città cinese, sottostanti al muro della città tenuto dagli statunitensi, le facce scure dei Sikhs indiani. Gli *hurrah* echeggiarono potenti giungendo fino alle posizioni dei difensori e, poco dopo, dal canale Pei, un gruppo di scuri soldati, la scorta del generale Gaselee, entrò di slancio nel quartiere delle Legazioni. Entusiasmo indescrivibile ed emozione incancellabile fra gli assediati. Dopo mezz'ora dall'arrivo dei Sikhs, Paolini uscì dalle barricate e si portò con alcuni marinai fino alla strada posta a nord del Fu; orde di soldati cinesi passavano in precipitosa e disordinata fuga. I colpi sparati dai difensori fecero parecchie vittime e furono prese le loro armi e le relative munizioni. Nel frattempo, al Pe-tang, già dalla sera del 14, si era sperato in un rapido arrivo dei liberatori, avendo sentito forti salve di artiglieria e di moschetteria dal lato orientale di Pechino. Ma non accadde niente e le speranze svanirono. Il 15 giunsero a Pechino i francesi, che durante la parte finale della marcia avevano anche sbagliato strada. Il generale Frey, sapendo della presenza del contingente francese nel Pe-tang, chiese rinforzi di altre truppe per la sua liberazione, ma le truppe, intente ad altre imprese, non gli furono accordate. Il 16 agosto, Paolini, con i pochi superstiti del proprio distaccamento, si aggregò alle truppe francesi rinforzate da uno squadrone di cosacchi e un battaglione di britannici. Le truppe si impossessarono, senza difficoltà, della porta di ponente (Chen-men), mettendo in fuga, con alcuni colpi di cannone, i pochi soldati cinesi che ancora l'occupavano e si portarono fino all'altezza del Pe-tang, in quel momento ancora bersagliato da due pezzi d'artiglieria cinesi. Finalmente

anche la missione venne raggiunta. Olivieri riferì che, alle nove, i marinai lo avvertirono che da sopra ad un tetto si vedevano nella strada alcuni soldati giapponesi. Olivieri rimase incredulo, ma, poco dopo, i marinai si precipitarono verso di lui gridando: "Siamo liberati!". I giapponesi erano molti e italiani, francesi, missionari, cristiani, uomini e donne, si precipitarono all'assalto del muro imperiale: di là sopra, la grande massa di assediati, pazza dalla gioia, salutava con fragorosi *hurrah* l'esercito liberatore. Poco dopo giunsero i francesi e, assieme a loro, Olivieri vide Paolini con dieci dei suoi marinai. Dopo due mesi e mezzo di separazione, con una gioia immensa, i due si ricongiungevano. Dei quaranta marinai italiani e francesi che erano stati inviati a difesa del Petang undici erano morti, sette furono gravemente feriti, quindici furono feriti più leggermente. Dei dodici italiani, sei caddero e cinque furono feriti[25].

L'occupazione di Pechino

Con l'arrivo del Corpo Internazionale di Liberazione le Potenze avevano dimostrato di essere in grado di sconfiggere i Cinesi e, dal 15 agosto 1900, la guerra poteva dirsi sostanzialmente conclusa. Nelle prime ore del giorno di ferragosto del 1900, mentre le truppe occidentali dilagavano per la città e il Petang era ancora sotto assedio, la Corte imperiale si preparò a scappare. L'imperatrice Tzü-hsi si travestì da contadina, fece chiamare l'Imperatore e con un piccolissimo seguito si diede alla fuga, prontamente ribattezzata "Giro d'ispezione d'autunno" da compiere verso le province dell'ovest e del nord, rifugiandosi a Xian nello Shan Si[26]. Alle sue spalle, annientate le ultime sacche di resistenza, le truppe britanniche, statunitensi, russe, francesi e giapponesi si diedero al saccheggio ed al massacro. Ogni cinese era un potenziale nemico e le uccisioni, quasi sempre a scopo di furto, divennero purtroppo all'ordine del giorno. Italiani e austriaci si limitarono a requisire vettovaglie per il proprio sostentamento; ma gli altri razziarono Pechino in modo tale da ridurla alla miseria ed alla paura più nere. I marinai di Paolini e Olivieri rientrarono nel Quartiere delle Legazioni il 17 agosto e, su consiglio di Salvago Raggi, occuparono un vasto recinto con un tempio, nelle vicinanze del Fu, per acquartierarvisi. Nel pomeriggio giunse, accolto con comprensibile entusiasmo, il distaccamento Sirianni, già facente parte del Corpo di Liberazione e, poi, unitosi alle forze francesi del generale Frey, giunto a Pechino con un battaglione di marinai germanici ed una compagnia di marinai austriaci. Nei giorni seguenti l'autorità militare internazionale decise di procedere all'occupazione sistematica dell'intera città. Il 26 Pechino fu divisa in vari quartieri militari, in ognuno dei quali le truppe occupanti organizzarono un servizio di polizia. Anche la Città Imperiale fu occupata da una rappresentanza di tutte le truppe, che circondarono le mura del palazzo rimasto fino ad allora chiuso per decisione presa dai generali. Intanto le navi italiane a Ta-ku erano aumentate, grazie all'arrivo, poco alla volta, della neocostituita Forza Navale Oceanica, affidata al contrammiraglio Camillo



L'incrociatore corazzato ***Vettor Pisani****, della neo costituita Forza Navale Oceanica, inviata in Cina a partire dal 14 agosto 1900*

Candiani, che, da guardiamarina, era stato in Cina sul *Magenta*, ed era poi tornato in Estremo Oriente nel 1874 e nel 1880 come ufficiale addetto al Duca di Genova. Le navi furono fatte partire man mano che ne terminava l'allestimento: l'11 giugno lasciò La Spezia l'incrociatore *Fieramosca* (capitano di vascello Carlo Negri), su cui l'ammiraglio alzava la propria insegna; il 30 giugno partirono da Venezia, gli incrociatori *Stromboli* (capitano di vascello Raffaele Marselli) e *Vesuvio* (capitano di vascello Ermenegildo Zezi); il 3 luglio lasciò Napoli, assieme ai trasporti (dei quali sarà trattato in seguito più in dettaglio) l'incrociatore corazzato *Vettor Pisani* (capitano di vascello Onofrio de Filippis). Le navi da guerra giunsero in Cina scaglionate. Appena dato fondo alle ancore, nel pomeriggio del 14 agosto, l'ammiraglio Candiani ordinò lo sbarco di due compagnie di marinai del *Fieramosca*, affidandole al comandante in seconda della nave, capitano di corvetta Emilio Manusardi, perché le guidasse a Pechino. Dopo una sosta di tre giorni a Tien-tsin, la mattina del 18, i circa 200 marinai italiani si misero in viaggio, e il 27, dopo una lunga e faticosa marcia, arrivarono a destinazione, seguiti a breve distanza dalle loro salmerie. Il contingente italiano si era installato, come detto, in un tempio costruito su due tombe, mentre la Legazione era stata posta temporaneamente in un edificio sequestrato. Il 28 agosto i marinai parteciparono all'ingresso dimostrativo

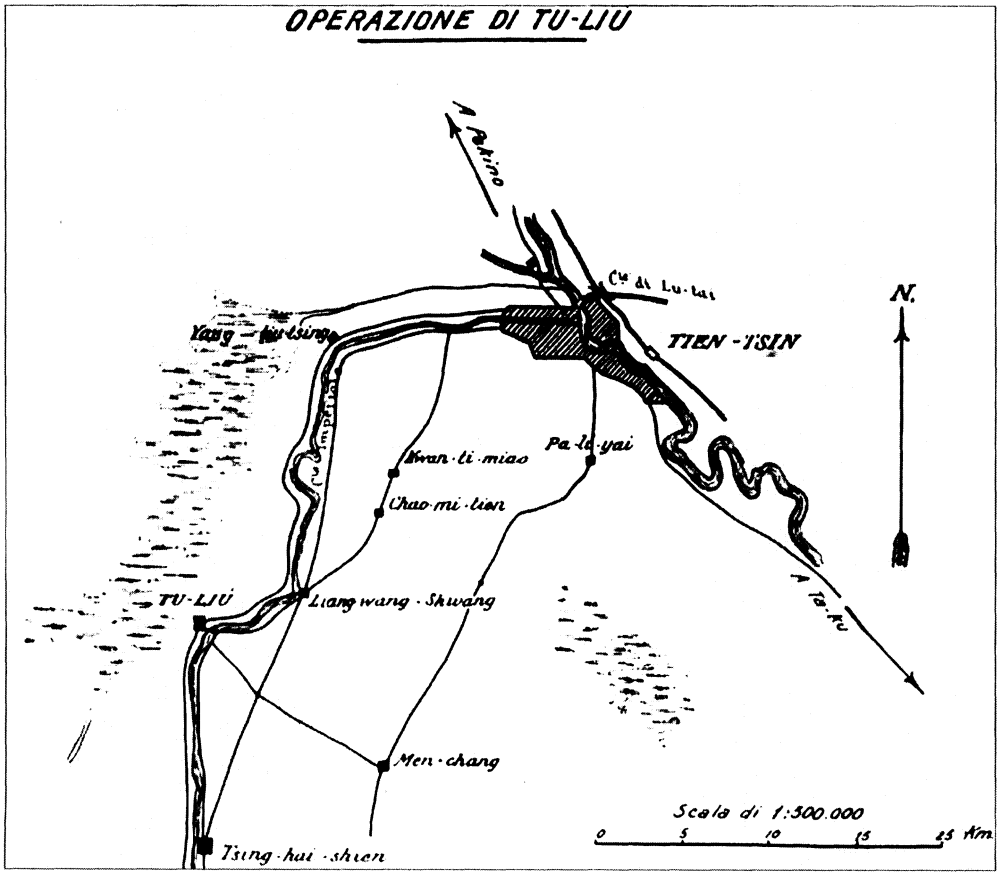
delle truppe internazionali nella Città Proibita: in testa al contingente italiano Paolini, Olivieri e Sirianni con i loro uomini e, poi, una compagnia del *Fieramosca*. Grazie all'interessamento del Ministro Salvago Raggi, i marinai del *Fieramosca* poterono trasferirsi in una Pagoda nei giardini imperiali. Il 21 agosto il *Vettor Pisani*, appena giunto a Ta-ku, mise a terra due compagnie da sbarco agli ordini del tenente di vascello Annibale Colli di Felizzano. Raggiunta Tien-tsin, dove il comando tappa era stato affidato al sottotenente di vascello Camillo Premoli, il 24 il contingente proseguì, in treno, per Pechino giungendo fino a 13 chilometri dalla capitale, per poi procedere a piedi sotto una pioggia torrenziale che costrinse a effettuare varie fermate. Il 30 il contingente giunse a Tung-ciao, ove, per un disgraziato accidente, ebbe un morto e due feriti. Finalmente, la sera del 1° settembre, il contingente raggiunse gli altri marinai a Pechino dando vita al Battaglione Marinai, forte di circa 500 uomini. Le due compagnie del *Pisani* non portarono, però, alcuna provvista. Il 12 settembre Pechino fu divisa ulteriormente. Il Battaglione Marinai occupò una parte della Città tartara, lungo il lato occidentale, presso la porta Si-tce-men, fornendo la guardia alla porta stessa, in concorso con i giapponesi; espletava, inoltre, servizio di guardia alla Legazione, stabilendo il distaccamento nelle Pagode imperiali, sulla sponda settentrionale del lago di Loto e nelle Serre imperiali. Una delle Pagode fu ribattezzata "Caserma Duca degli Abruzzi". Le altre potenze avevano intanto cominciato a condurre spedizioni fuori città per assicurarsi il possesso di una zona di sicurezza intorno a Pechino e, in prospettiva, ulteriori concessioni da parte del Governo imperiale. Da Ta-ku il comando della Forza Navale Oceanica tentava di impegnare anche gli uomini del Battaglione Marinai, impresa non facile, poiché queste operazioni, in particolare se rivolte al soccorso delle missioni cattoliche, erano osteggiate dai francesi.

Le Regie Truppe Italiane nell'Estremo Oriente

Come era accaduto altre volte, la questione cinese era scoppiata trovando il Governo italiano scarsamente preparato. La difesa del prestigio nazionale imponeva comunque di partecipare al più presto, assieme alle altre Potenze, alla guerra che andava profilandosi[27]. Come visto, furono fatte partire alcune navi da guerra e fu organizzato un contingente di truppe terrestri, battezzato Regie Truppe Italiane nell'Estremo Oriente[28], ponendolo al comando del colonnello Vincenzo Garioni[29]. Per il suo trasporto in Cina furono noleggiati i piroscafi *Singapore, Giava* e *Marco Minghetti,* della Navigazione Generale Italiana "Società Riunite Florio-Rubattino", per il viaggio da Napoli a Ta-ku, e *San Gottardo*, della Dufour & Pruzzo, con partenza da La Spezia, per il trasporto dei soli materiali. Sorsero non poche difficoltà dovute alla fretta, alla scarsa esperienza di trasporti oceanici, con materiale che spesso eccedeva il limitato spazio a disposizione. Qualche problema ulteriore derivò dall'ordine seguito nello stivare a bordo i materiali e parte di esso rimase sulle chiatte nel porto di imbarco, perché le stive erano già colme ed i ponti ingombri. L'eccessivo carico dei piroscafi richiese particolari attenzioni anche per il personale.

Il trasporto di 1200 uomini circa (compreso l'equipaggio) sul *Singapore*, di 900 sul *Minghetti*, di circa 300 sul *Giava*, unitamente a 170 quadrupedi, costituì il massimo realizzabile, dato il tonnellaggio dei piroscafi disponibili. L'eccessivo ingombro di uomini sui piroscafi fu causa di altri inconvenienti, poiché rese pressoché impossibile il procedere alle visite e all'arieggiamento dei materiali di difficile conservazione, accrescendo in tal modo la percentuale delle derrate che andarono poi in avaria per il solo effetto della traversata. Dopo un viaggio estremamente sacrificato per la limitazione di spazio, la scarsezza dei locali igienici, la mancanza di acqua, il gran caldo e il mal di mare, lungo l'itinerario generalmente seguito dalle navi da guerra (Port-Said - Suez - Aden - Colombo - Singapore), preceduti dallo *Stromboli*, i piroscafi arrivarono in Cina e si prepararono a sbarcare i reparti a Ta-ku; ma la barra del fiume impediva l'avvicinamento a terra anche ai trasporti, creando così altri problemi per Garioni e Candiani. La mancanza di fondale obbligò le navi a sostare a circa 10 miglia dalla costa, distanza che richiedeva un paio d'ore circa per essere percorsa, in condizioni normali di mare, da un solido galleggiante trainato da un buon rimorchiatore. Poi ci voleva almeno un'altra ora e mezzo di navigazione fluviale, poiché il punto di approdo era la banchina di Tong-Ku, dove aveva inizio la ferrovia Tong-Ku - Tien-Tsin - Pechino. La barra non poteva essere superata neanche da galleggianti mediocri altro che durante l'alta marea; peraltro il suo spostamento orario giornaliero rendeva assai difficile di trarre profitto, almeno per un sufficiente periodo di tempo, di entrambe le alte maree giornaliere. Il mare, inoltre, in quel mese fu quasi sempre agitato e ciò durante una stagione che era considerata, generalmente, come la più favorevole. Era quindi di somma importanza tentare di trarre profitto da qualsiasi momento favorevole allo sbarco e di possedere almeno un rimorchiatore e un pontone; sarebbe stato inoltre utile che venisse predisposto un tratto di banchina, di esclusiva appartenenza, per lo scarico. La mancanza di tali mezzi suggerì l'idea di affidare al fiume (mediante alcune giunche), in concorso con la ferrovia, il trasporto di parte del materiale. Alle stesse giunche si pensò di fare ricorso per i trasporti tra il bordo e la stazione ferroviaria, mentre, per il personale, si decise di adoperare i mezzi di sbarco presi a prestito e le lance rimorchiate dalle barche a vapore delle navi. Le soluzioni non erano ideali, perché la navigazione fluviale era lenta, mancavano le giunche e le poche racimolate, erano già impegnate nel vettovagliamento del Battaglione Marinai a Pechino. Furono impiegate le barche a vapore delle navi, ognuna con a rimorchio due lance a remi; si fece ricorso alle giunche fluviali, mettendo a bordo di ognuna due marinai. Fu fatto un tentativo di impiegare tali giunche anche nel tratto di mare fra la barra e la foce del fiume, ma tre di esse, essendo a fondo piatto, appena le condizioni meteorologiche peggiorarono e si mise mare, affondarono. Si chiesero in prestito ai britannici giunche marine e un pontone; si ebbe la disponibilità di un pontone russo, l'uso di un piccolo piroscafo e di un rimorchiatore tedeschi e, infine, si poté comprare un rimorchiatore giapponese[30] che servì anche come trasporto e, in particolare, fu impiegato per gli ulteriori scarichi di materiale (acquistato a Shanghai, a Ce-fu ed in Giappone).

Le operazioni effettive di sbarco vennero iniziate il giorno 29 agosto da un drappello composto dal distaccamento del Genio, dagli zappatori del battaglione fanteria e da parte del personale delle salmerie di entrambi i battaglioni imbarcati sul piroscafo *Singapore*. Quasi subito cominciarono le difficoltà dovute al prestito dei natanti, i cui proprietari ovviamente li concedevano solo quando non ne avevano bisogno. Se si trattava di mezzi improvvisati (quali le lance di bordo rimorchiate dalle barche a vapore delle navi da guerra), si correva il rischio, grazie alla rapida mutabilità del mare durante un percorso relativamente lungo eseguito con lentezza, di vedere avariarsi buona parte del materiale a causa dall'acqua imbarcata (come appunto accadde per non pochi preziosi materiali). Una volta a terra le difficoltà continuavano. A seguito della "... ricognizione fatta a Tong-ku e a Tien-tsin si rilevò impossibile tenere, anche per un tempo relativamente breve, tanti materiali e truppe in Tong-ku (trarre profitto dal forte di Ta-ku... parzialmente presidiato (dagli italiani) non sarebbe stato possibile sia per l'assoluta deficienza di locali, sia per la complicazione



Operazione da Tien-tsin a Tu-liu

che ne sarebbe derivata stante la distanza tra il forte e la stazione ferroviaria, per percorrere la quale non si aveva mezzo alcuno di trasporto)". Come ultima conseguenza, la discontinuità dello sbarco causò "ingombro di materiali e personale sulla banchina di Tong-ku." Per cercare di risolvere il problema l'ammiraglio Candiani costituì diversi punti-tappa, ognuno con un tenente di vascello e alcuni marinai (a Ta-ku, Tien-tsin, Yang-tsung, Tung-ciao). Fu richiesto anche l'incremento del traffico ferroviario; ma si ottenne il risultato di raddoppiare l'ingorgo, non riuscendo a eliminare quello alla partenza e creandone un altro all'arrivo. Finalmente si riuscì a immagazzinare tutto il materiale. Solo il 5 ottobre mattina il Corpo di Spedizione italiano raggiunse Pechino, si installò vicino ai marinai, in un comprensorio che sembrava fatto apposta per diventare una caserma, prontamente battezzata "Umberto I".

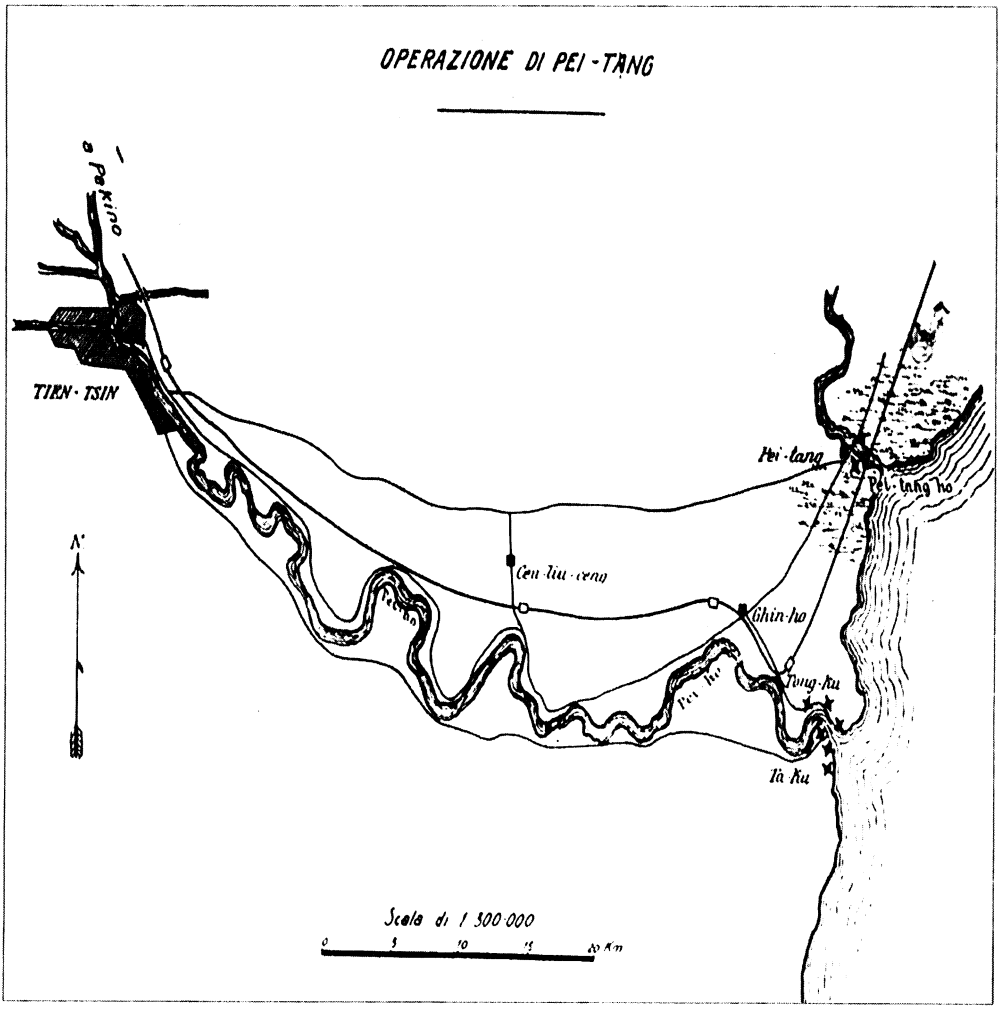
Le operazioni nell'entroterra (8 settembre 1900-metà del 1901)

Con l'arrivo delle truppe di terra, gli effettivi italiani in Cina salirono da 578 a 2.543, su 65.610 delle Forze Internazionali[31]. Il comando supremo delle Forze Internazionali in Cina fu affidato al feldmaresciallo tedesco Alfred von Waldersee, che giunse a Tien-tsin il 27 settembre[32]. Peraltro, già dall'inizio del mese di settembre erano cominciate le operazioni militari in grande stile. Il Comando del Gran Quartier Generale rimase a Tien-tsin fino al 14 ottobre, preparando la spedizione contro Pao-ting fu e riattando la linea ferroviaria per Pechino, dove il Comando si trasferì e rimase fino ai primi di giugno del 1901. Dall'arrivo a Tien-tsin, il colonnello Garioni ebbe alle sue dipendenze tre battaglioni italiani, i due giunti con lui e quello Marinai. Nonostante le difficoltà logistiche incontrate, le truppe italiane iniziarono a operare partendo da Tien-tsin. La prima azione cui presero parte fu quella condotta contro Tu-liu, località posta a circa 35 chilometri verso sud-ovest da Tien-tsin. Il Contingente Internazionale fu posto agli ordini del generale britannico sir A.R.F. Dorward, comandante delle truppe britanniche a Tien-tsin.

Le truppe furono divise in tre colonne:

Sinistra (generale inglese Richardson)	Centrale (colonnello Garioni)	Destra (generale inglese Dorward)
Una Brigata di cavalleria britannica; Una brigata di fanteria inglese, su due reggimenti; Distaccamento zappatori e minatori montati; Distaccamenti di 3 reggimenti di fanteria; Distaccamenti di fanteria russa (200 uomini) e giapponesi (350 uomini); Tre compagnie italiane di bersaglieri (maggiore Agliardi e 350 uomini); Batteria a cavallo.	Battaglione fanteria italiano (tenente colonnello Salsa, con circa 600 uomini); Pionieri indiani del *Punjab;* Distaccamento minatori; Plotone cavalleria britannica *Bombj*; Due cannoni d'assedio giapponesi.	Cavalleria britannica (*Lancieri del Bengala);* Distaccamento di fanteria (tre compagnie di fanteria britannica, 200 statunitensi, una compagnia di bersaglieri); La colonna di destra doveva procedere lungo il Canale Imperiale.

Due barche a vapore italiane assicuravano i collegamenti lungo il Canale Imperiale che unisce Tien-tsin a Tu-liu. Le tre colonne partirono fra la sera dell'8 settembre e la mattina del 9 e, il mattino del 10, raggiunsero Tu-liu. I Boxer erano fuggiti. Alle 07.30 l'avanguardia, con il colonnello Garioni, entrò nella città che risultò abbandonata dalla popolazione e fu distrutta sistematicamente dai pionieri indiani, per punirla per il comportamento tenuto dai suoi abitanti durante la rivolta. Fra il 16 e il 20 settembre fu condotta un'azione contro i forti di Pei-tang, situati circa 20 chilometri a Nord di Ta-ku, per poter controllare pienamente la base di partenza delle operazioni del contingente internazionale.



Operazione di Pei-tang

Poiché ogni contingente faceva, prima di tutto, i propri interessi (in particolare i contingenti russi, francesi e giapponesi), l'azione fu condotta dai russi, al comando del generale Stakelberg, informando solo all'ultimo momento gli altri contingenti della decisione presa. Italiani e britannici formarono una colonna mista, agli ordini del generale Lorne Campbell, con 1500 britannici (per la maggior parte indiani) e 1000 italiani (due battaglioni su tre compagnie, la sezione Genio e un plotone di marinai). I russi, che gestivano la ferrovia, non fornirono i treni al contingente anglo-italiano che fu costretto a procedere con pontoni e giunche lungo il fiume e sbarcò solo il 20 settembre, quando i forti erano già in mano di russi, tedeschi e austriaci. Il Comando Marina di Pechino accolse l'invito a partecipare "a una piccola spedizione di tedeschi, giapponesi e italiani, da una parte, inglesi e americani dall'altra" da effettuare il 17 settembre a una cinquantina di chilometri dalla città. Vi presero parte due compagnie che "si unirono al resto delle truppe; ma giunti la sera sul posto, non poterono vedere che la coda della cavalleria nemica fuggente. L'indomani sera la spedizione era di ritorno a Pechino". Nella seconda metà del mese di settembre le Forze Internazionali raggiunsero la loro massima forza: circa 70.000 uomini. Dopo alcune operazioni minori, fra il 29 e il 30 settembre, su proposta dell'ammiraglio Candiani, venne costituita una Forza Navale mista e un contingente di 2270 uomini, agli ordini del generale britannico Reid, per condurre un'operazione in direzione del confine mancese, contro Shan-hai-kwan e Sciu-kuan-tao. Le navi lasciarono l'ancoraggio di Ta-ku il 2 ottobre e furono così suddivise:

	Ala sinistra SCIU-KUAN-TAO			Ala destra SHAN-HAI-KWAN	
Nazione	Incrociatori	Cannoniere	Trasporti	Incrociatori	Truppe
Austria-Ungheria	2			1	190*
Francia	2	1	1	1	1000
Germania	2	1		5	800
Gran Bretagna	3			2	1000*
Italia	1			3	470 (330 bersaglieri su due compagnie e 140 marinai)
Giappone		1		1	300*
Russia	2	3		4	3500* *personale che giunse in treno

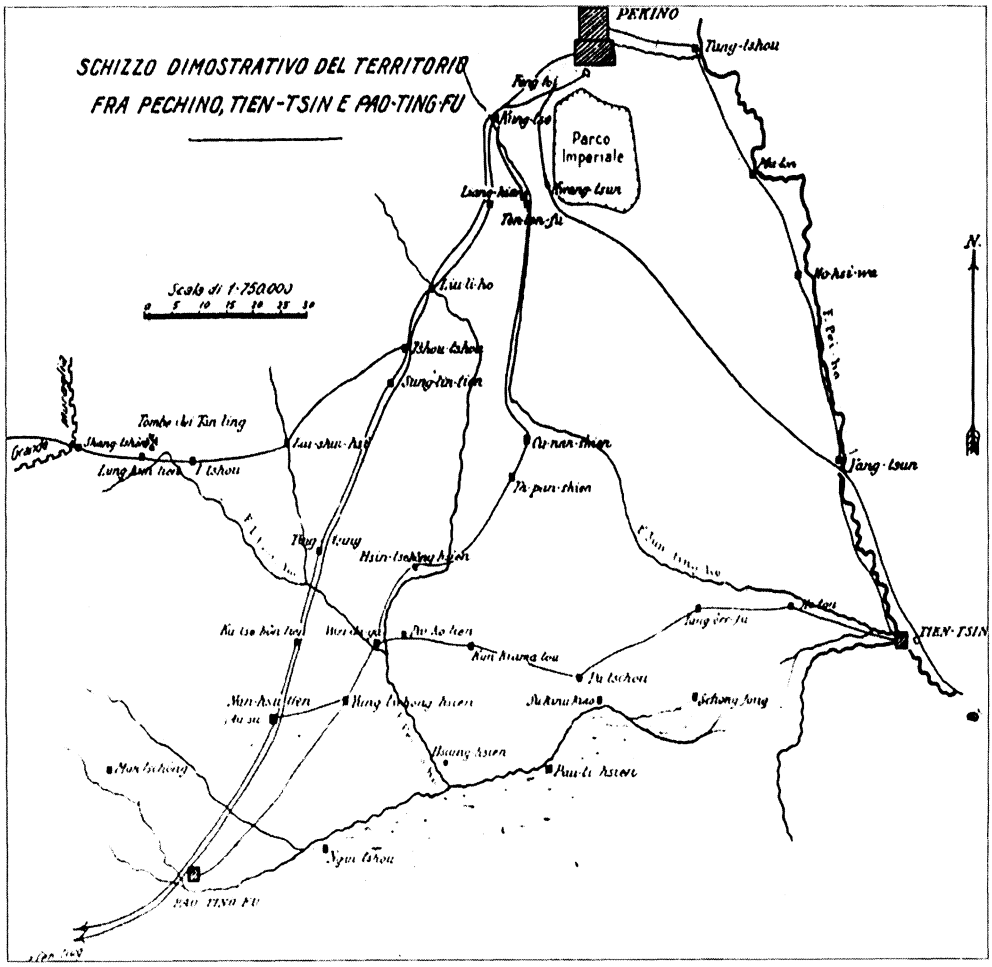
Le truppe americane non presero parte allo sbarco.

I bersaglieri italiani sbarcarono a levante della Grande Muraglia e occuparono rapidamente i Forti esterni di Shan-hai-kwan, sostenendo uno scontro con una retroguardia cinese. I marinai italiani condussero l'attacco contro il forte a mare. A mezzogiorno giunsero tre treni di truppe russe che scambiarono gli zuavi francesi per truppe cinesi e aprirono il fuoco; falliti i tentativi di fermarli, i francesi risposero

al fuoco e, prima che fosse chiarito l'equivoco, si ebbero venti morti. Nel forte n° 1 si stabilirono contingenti di tutte le Nazioni; nel forte n° 2 presero posto tedeschi, austriaci e italiani; nel forte n° 3 i francesi, nel n° 4 britannici e giapponesi, nel n° 5 i russi. La porta occidentale della città fortificata fu affidata alla guardia dei giapponesi e degli italiani. Successivamente, le truppe occuparono località costiere per le quali passava la linea ferroviaria da Tien-tsin alla Manciuria, rientrando rapidamente a Ta-ku, dopo aver lasciato a Shan-hai-kwan un distaccamento della Marina italiana. Il 5 ottobre il Battaglione Marinai inviò una compagnia con il tenente di vascello Colli di Felizzano a occupare, insieme a una compagnia britannica, il Palazzo d'Estate, fino allora adoperato da americani e russi. I marinai, fra le altre cose, trovarono sul lago, che è davanti al palazzo, due barche a vapore e alcune lance delle quali si impadronirono, mettendoci un marinaio di sentinella e alzando a poppa la bandiera italiana. Il 10 ottobre l'ammiraglio Candiani, con il *Vettor Pisani*, rientrò a Ta-ku, lasciando nelle acque di Shan-hai-kwan l'*Elba* e il *Fieramosca*. Come si ricorderà, a Pao-ting fu, 140 chilometri a sud-ovest di Pechino, i Boxer avevano compiuto massacri di cristiani convertiti. Il Gran Quartiere Generale decise di attaccare la località con due colonne che dovevano muovere, rispettivamente, da Pechino e da Tien-tsin. Il 12 ottobre le due colonne, composte da distaccamenti francesi, britannici, italiani (circa 800 uomini, incluse le due compagnie marinai del *Fieramosca*)[33] e tedeschi, per un totale di 20000 uomini e 30 pezzi d'artiglieria, agli ordini del generale Gaselee, iniziarono una lunga e non facile marcia, ma i marinai la superarono abbastanza agevolmente[34]. Cominciarono però ad affiorare i primi segni di contrasto fra i vari contingenti, specie con i francesi, poiché l'azione contro Pao-ting fu era di particolare rilievo per gli interessi nazionali francesi. Infatti se la Francia fosse riuscita ad occupare la località da sola, avrebbe potuto aspirare a spingersi verso Sud-Ovest, lungo la linea ferroviaria Pechino-Hankow. Dal Tonchino, già in suo possesso, non sarebbe stato difficile procedere verso settentrione in modo da raggiungere le truppe già in territorio cinese e dar vita, quindi, a una zona d'influenza francese, appoggiata alle esistenti Missioni e sostenuta dai reparti armati, in grado di contrastare la zona d'influenza inglese sullo Yang-tze-kiang e la crescente espansione tedesca nello Shan tung. Per raggiungere tale obiettivo i francesi fecero di tutto, cercando di ritardare, con mezzi diplomatici e interventi diretti, la marcia del contingente di Truppe Internazionali, in modo che i contingenti francesi, presenti in tutte e due le colonne, potessero raggiungere per primi Pao-ting fu e occuparla, mettendo gli altri di fronte al fatto compiuto. E così fu. Il generale Bailloud raggiunse la città con largo anticipo. Quando il 19 le truppe alleate arrivarono alle porte della città, con i marinai 500 metri avanti al grosso, videro la bandiera francese alzata di fianco a quella cinese sulle mura. Può ben immaginarsi il malumore che serpeggiò fra le truppe che dovettero acquartierarsi fuori città, poiché il generale francese negò il permesso di entrare in città alle truppe non francesi. I vari comandanti si riunirono e il generale Bailloud continuò a rimanere fermo nella sua posizione. La questione dell'ingresso in città fu drasticamente risolta dal generale Gaselee con la minaccia

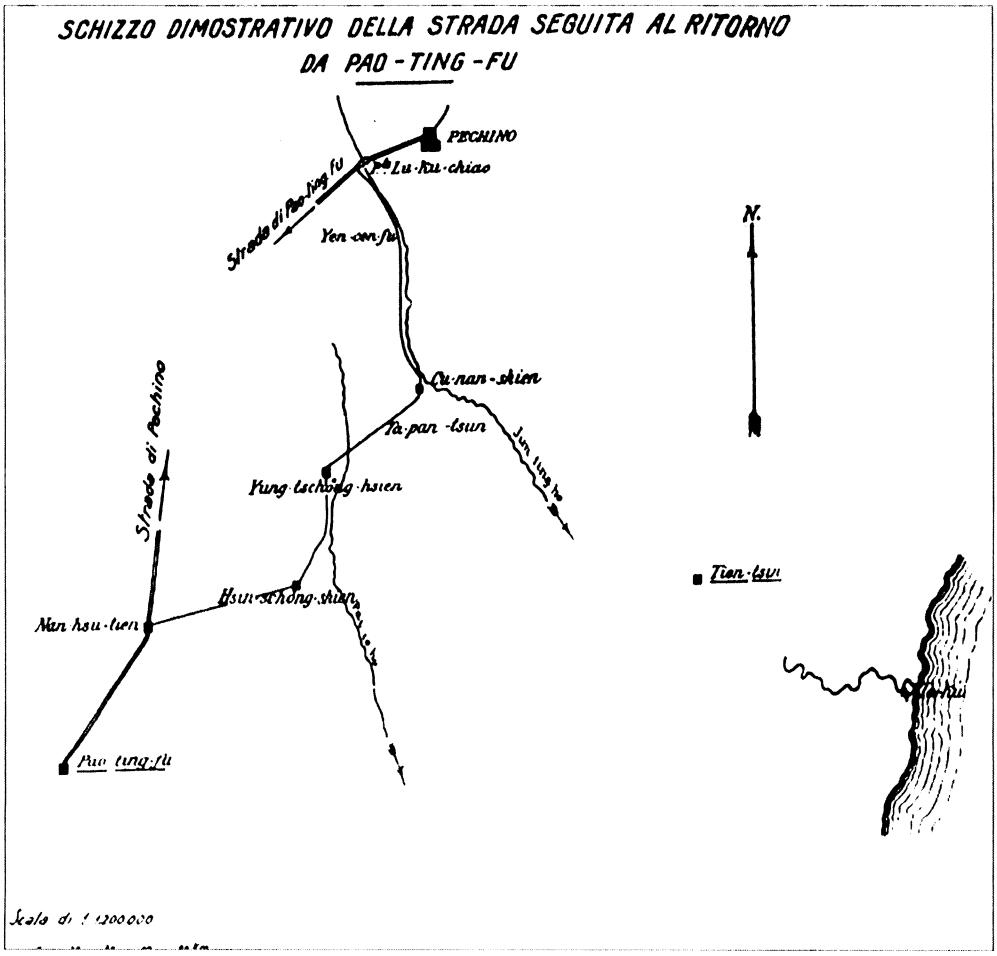
dell'impiego delle artiglierie e, alle 8 del mattino successivo, britannici, italiani e tedeschi rilevarono i francesi in altrettante porte della città, alzando le rispettive bandiere nazionali sulle mura; agli italiani toccò la Porta Sud. I giorni seguenti furono caratterizzati da continui screzi tra i francesi e i militari delle altre nazioni[35].

L'unico fatto di un certo rilievo, dopo dieci giorni di permanenza, quando già era iniziato il rientro delle truppe verso le città di Pechino e Tien-tsin, si verificò il 29 con la perlustrazione effettuata sulle montagne alla ricerca del piccolo convoglio del tenente Giacomo Amoroso e 16 soldati e marinai italiani montati, che sembrava fosse stato assalito e distrutto dai cinesi. Per rintracciarlo, accompagnati da uno squadrone di cavalleria britannico, partirono in massa gli italiani non ancora rientrati a Pechino: due compagnie di bersaglieri, tre sezioni d'artiglieria, un plotone



Il territorio compreso fra Pechino , Tien-tsin e Pao-ting fu

Genio e 20 marinai; ma del convoglio non fu trovata traccia, perché nel frattempo, dopo uno scontro a fuoco, esso si era disimpegnato senza perdite e, unitosi alle truppe partire in precedenza, stava tornando a Pechino. Terminata la perlustrazione a Pao-ting fu, il 29, come già accennato, le Truppe Internazionali iniziarono la marcia di rientro verso le basi. Fu però staccata una colonna italo-tedesca di 330 uomini (comprendente pure due ufficiali e 54 marinai e la batteria da sbarco della Marina), al comando del colonnello Garioni, per prendere Cu Nan hsien. La città fu raggiunta nella notte. L'avanguardia, al comando del tenente Pietro Verri, si portò presso la porta settentrionale della città intimandone l'apertura; mentre veniva aperto uno spiraglio scoppiarono, in altri punti della cinta, scaramucce che si trasformarono, rapidamente, in scontri a fuoco. La guarnigione si disfece disperdendosi per l'intrico



L'itinerario seguito al ritorno da Pao-ting fu

delle vie, inseguita dagli italo-tedeschi, che uccisero o ferirono un centinaio di nemici e catturarono 240 prigionieri, radunandoli sulle mura. Negli scontri rimase gravemente ferito il 2° capo cannoniere Filippo Sammartino che, in un quadrivio, con quattro marinai, era stato posto di guardia alle armi tolte ai drappelli nemici catturati. La mattina seguente furono raccolte e distrutte tutte le armi trovate o consegnate dai cinesi (8 cannoni, oltre 1700 fucili e migliaia di lance, sciabole e spade) e, il 4 novembre, Garioni ripartì per Pechino, dove arrivò senza incidenti. Per l'azione contro Pao-ting fu furono consegnati agli italiani 26000 dollari, prelevati dalla locale Banca, che furono versati nella Cassa del Comando. Fu stabilita anche una commissione d'inchiesta, presieduta dal generale Bailloud, comprendente il tenente di vascello Luigi Balbo Bertone di Sambuy che giudicò i responsabili delle stragi e condannò a morte alcuni ufficiali; il 6 novembre, in vicinanza delle mura, presente una rappresentanza di quattro marinai italiani, i condannati a morte furono decapitati dal boia cinese. Quando le truppe italiane giunsero a Pechino, a fine ottobre, fu occupata un'altra zona della Città Tartara, a settentrione del Quartiere delle Legazioni, tenuta in precedenza dai russi e, poi, dai tedeschi. Al ritorno dalla spedizione di Pao-ting fu, le truppe italiane a Pechino furono così ripartite:

Città Tartara, Quartiere Ovest (su una zona di circa 1,7 km)
Comando Truppe; battaglione fanteria; batteria da montagna;
distaccamento Genio; Ospedaletto da campo;
drappello sussistenza, con magazzini e panificio;

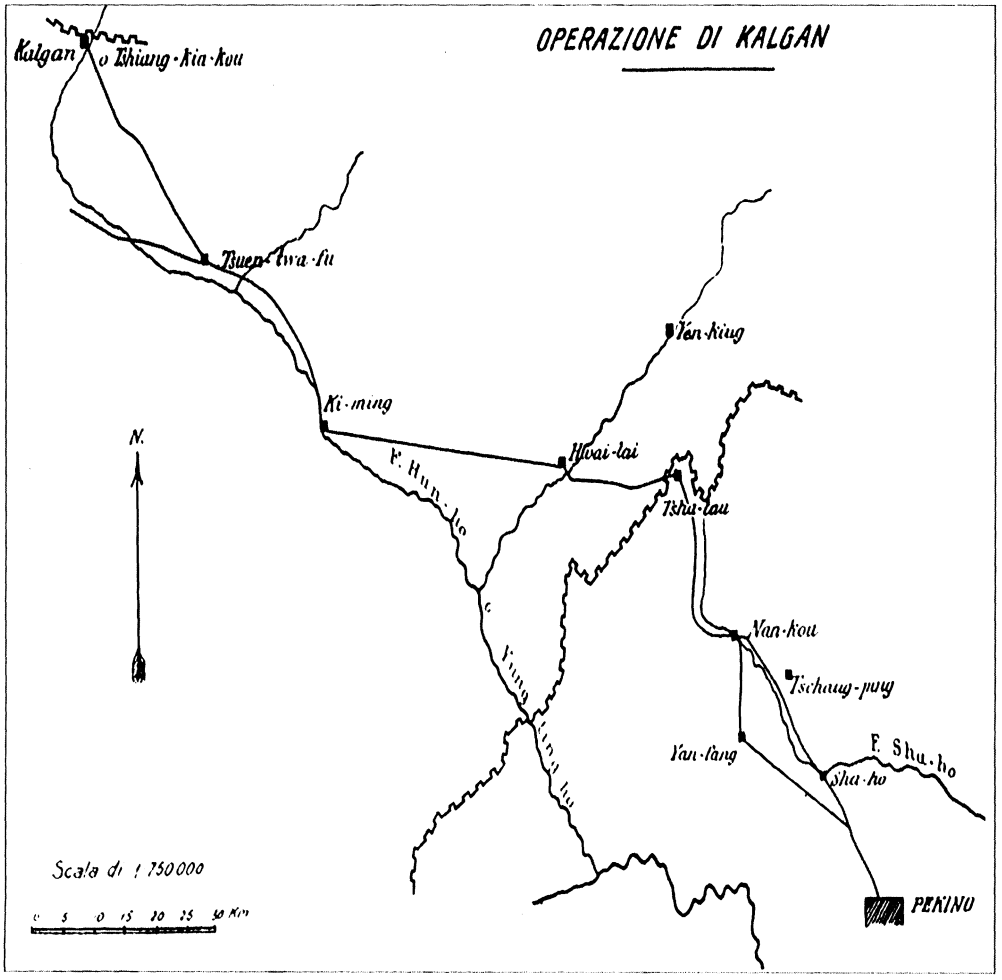
Quartiere Nord (superficie di circa 1,5 km)
battaglione bersaglieri; battaglione marinai;

Pagode e Serre Imperiali
distaccamento marinai;

Lato Occidentale del Palazzo d'Estate
una compagnia di fanteria.

Il distaccamento del Genio iniziò la costruzione della Caserma per la Guardia alla Legazione e quella per le truppe destinate a Tien-tsin. Nel mese di novembre il medico di 1ª classe dottor Ludovico Di Giura, del *Fieramosca*, si recò presso il Battaglione marinai e visitò tutte le Caserme, curandone, in particolare, gli aspetti sanitari. Il 9 novembre giunse la notizia che i tedeschi e gli austriaci partivano per Kalgan, grande emporio del the e, specialmente, delle pellicce, per una nuova spedizione. Bisognava partecipare con un contingente piuttosto forte e fu messo a disposizione un battaglione di formazione al comando del tenente colonnello Salsa[36]. L'azione fu condotta da truppe tedesche, italiane e austriache. La colonna, agli ordini del colonnello tedesco del Comando Supremo York von Wartemburg, era formata da 1320 uomini[37]. La colonna lasciò Pechino il 12 novembre. Strada facendo fu stabilito un comando tappa a Tsha-tau,

lasciandovi un guardiamarina italiano al comando di 34 soldati e marinai. Il 15 vi fu un primo scontro vittorioso a Huan-lai: il forte, situato a 800 metri dalla città, fu occupato da un plotone di marinai italiani, al comando del guardiamarina Alessandro Bichi Ruspoli. Lasciato il plotone italiano a presidio del forte, la colonna proseguì verso Kalgan, addossata al ramo esterno della Grande Muraglia, nella quale, il 19, penetrò un distaccamento del quale faceva parte una compagnia italiana. Imposti i soliti contributi di guerra, il 23 novembre le truppe presero la via del ritorno. Nella notte fra il 26 e il 27, il colonnello York rimase asfissiato dalle esalazioni di un braciere che si trovava nel suo alloggio e Salsa, quale ufficiale più anziano, prese il comando della colonna. Lungo il percorso Salsa



Operazione di Kalgan

seppe di una strage di oltre 200 Cristiani fatta dai Boxer a Tcia-tao, situata a ventotto chilometri da Huai-lai. Lasciato il grosso del contingente a Tciang-ping, con l'ordine di procedere il giorno seguente verso Nan-ko, il colonnello Salsa assunse il comando di un contingente comprendente lo squadrone di cavalleria, venti italiani montati, due compagnie di fanteria e due plotoni di marinai, uno austriaco e uno italiano. Il 28 tale reparto entrò di sorpresa a Tciang-ping e vi riportò l'ordine; lasciato il paese, il 30 la colonna Salsa si ricongiunse al grosso, del quale, nel frattempo, aveva assunto il comando il generale tedesco von Gayl, appositamente inviato dal maresciallo Waldersee. Nella notte fra il 1° e il 2 dicembre il contingente italiano fu inviato a Yan-fang, ove non trovò nessuno e, il 4, rientrò con il resto della colonna a Pechino, dopo una marcia di 490 chilometri effettuata in 23 giorni con un tempo pessimo e temperature molto basse. Per gli italiani, l'unico fatto d'armi di una certa importanza, durante quella spedizione, si svolse a Huan-lai, ove rimase ferito il comandante di presidio, Bichi; fu un breve scontro a fuoco sostenuto vittoriosamente e senza perdite contro una quarantina di Boxer; nel corso dei combattimenti quindici Boxer furono uccisi, tre ne furono catturati e numerosi altri furono i feriti e i dispersi. Bichi si portò a casa la bandiera rossa dei Boxer e parecchie armi antiquate. La sua ferita, dopo quindici giorni, guarì perfettamente. Il 10 dicembre 1900 il Pei-ho gelò, rendendo impossibile la navigazione per Tien-tsin. Le navi da guerra italiane andarono a svernare in posti dove l'acqua di mare non gelava (Hong-kong, Vladivostock, Han-kan, Yokohama) con a bordo una cinquantina di soldati italiani ritenuti non in grado di affrontare il clima rigidamente continentale del Ci-li. L'ammiraglio Candiani approfittò dell'occasione per far condurre spedizioni scientifiche e esplorative. Nel gennaio-febbraio 1901, agli ordini del comandante in seconda dell'*Elba*, capitano di corvetta Alberto Della Riva di Fenile, fu condotta una spedizione nel Ce-kiang, per esplorare il distretto di Ning-hae. Ne facevano parte il sottotenente di vascello Federico Dalla Zonca (dell'*Elba*), il medico di 2ª classe Eduardo Baccari e il guardiamarina Silvio Salza (del *Fieramosca*), oltre all'ingegnere di 1ª classe Curio Bernardis, con 32 soldati e 22 marinai. Una seconda spedizione, di tipo mineralogico, al comando del tenente di vascello Gustavo Vettori del *Vettor Pisani*, con il medico di 2ª classe Erasmo Ehrenfreund, fu condotta al Monte dell'argento (Gnim-sen). Il tenente di vascello Giovanni Giovannini, del *Fieramosca*, effettuò il rilievo della Baia di Nimrod, per correggere le inesattezze della cartografia inglese. Fra marzo e luglio, fu effettuata una terza spedizione, condotta dal Bernardis, con il neo promosso sottotenente di vascello Salza, nella vallata del Ta-pe-yang, alla ricerca di giacimenti di antracite.

La pace e i risultati

L'arrivo dell'inverno interruppe le operazioni terrestri, limitandole a piccole spedizioni punitive nei dintorni della capitale[38]. L'11 dicembre 1900, fu costituito il Comitato Internazionale per la città di Pechino; il territorio della capitale fu suddiviso fra i contingenti ancora presenti, allo scopo di mantenere l'ordine interno e la sicurezza delle linee di comunicazione. Il Comitato era presieduto dal generale von Gayl e il rappresentante italiano era il capitano Ferigo. Il settore orientale fu affidato agli italiani, con i giapponesi a settentrione e gli americani verso sud. Nuovi problemi sorsero, però, con il Gran Quartier Generale. A Tien-tsin, come detto, dopo la riconquista della città, era stato stabilito un Governo Provvisorio, con tre membri militari. All'arrivo del maresciallo Waldersee i membri furono raddoppiati e l'ammiraglio Candiani, scontento di come le cose erano condotte a livello internazionale, ai primi di dicembre, inviò un tenente di vascello con funzioni del grado superiore, a rappresentare l'Italia nel Governo. La mancata ratifica della nomina di tale ufficiale da parte del Maresciallo, giustificata dall'inadeguatezza del grado, creò un nuovo attrito fra Comando Supremo e Forza Navale italiana che l'ammiraglio risolse nominando, nell'aprile 1901, il capitano di corvetta Mario Casanuova Jerserinch quale rappresentante italiano nel Governo Provvisorio. Proseguivano, intanto, le azioni per costringere il Governo cinese a concludere la pace: la ventilata minaccia di riprendere le operazioni militari su scala più vasta, convinse il Governo imperiale ad accettare un armistizio (febbraio 1901) e cominciarono le lunghe trattative che portarono al Trattato di pace (Pechino, 7 settembre del medesimo anno). Con dodici pesantissimi articoli, le potenze mettevano completamente a terra la Cina. Il peggiore di tutti gli articoli era il 6° per il quale era previsto che la Cina avrebbe pagato alle potenze un'indennità di 67 milioni di sterline, pari a 450 milioni di *taels*, entro trent'anni. I sistemi di pagamento stabiliti dalle potenze implicavano un'ulteriore e fortissima limitazione della sovranità cinese. A titolo di garanzia per la corresponsione dell'indennizzo sarebbero passate in mano straniera altre risorse finanziarie cinesi; in particolare: le dogane marittime, già sottoposte a controllo straniero, l'aliquota del *likin* (il dazio interno), che fino a quel momento era rimasta sotto controllo cinese e, infine, la gabella sul sale. Le tariffe d'importazione dovevano essere aumentate sino a raggiungere il 5 per cento del valore effettivo delle merci e doveva essere istituita un'imposta sulle merci che sino allora ne erano state esenti[39]. Calcolando l'interesse composto, nell'arco dei trentanove anni che sarebbero trascorsi fino a quando la Seconda Guerra Mondiale non avrebbe annullato la cosiddetta "Indennità Boxer", la Cina avrebbe dovuto versare 980 milioni di *taels*. È vero che una buona parte di questa somma, per accordi successivamente intercorsi sotto forma di Trattati bilaterali con le varie Potenze, sarebbe stata reimpiegata in opere pubbliche in Cina; ma si trattava

comunque di una cifra notevole[40]. Durante le trattative di pace, a partire dal 6 aprile 1901, gli alleati decisero di ridurre i propri contingenti mantenendo duemila uomini a guardia delle Legazioni a Pechino, duemila uomini a difesa della città di Tien-tsin, 1500 uomini fra Cin-kua-tao e Shan-hai-kwan, oltre a presidi stabili, di circa 300 uomini l'uno, lungo la ferrovia Manciuria - Shan-hai-kwan - Ta-ku[41]. Gli italiani partecipavano con 200 marinai alla difesa delle Legazioni (onore assegnato alla Marina per l'eroica partecipazione alla difesa delle Legazioni durante l'assedio della città e rimasto tale fino alla fine della permanenza italiana in Cina), 400 uomini a Tien-tsin, 100 uomini a Shan-hai-kwan, fino alla distruzione dei Forti (in effetti anche qui i marinai rimasero fino al 1943), un presidio a Kuang-tsung, lungo la linea ferroviaria. Nel quadro del ridimensionamento dei vari contingenti, il 15 giugno 1901 rimpatriò un primo nucleo di truppe italiane. Successivamente, decisa l'ulteriore riduzione del contingente, a luglio, un primo scaglione lasciò Pechino in treno e raggiunse Tong-ku imbarcando su un piroscafetto noleggiato con cui raggiunse in rada i piroscafi. Il 1° agosto 1901, lasciò Pechino il secondo scaglione con il colonnello Garioni, salutato con gli onori militari da un drappello di Lancieri britannici. Il 4 agosto, alle 18.30, iniziò il rimpatrio di una parte del Corpo di Spedizione, circa 1.200 uomini, con i piroscafi *Singapore* (22 ufficiali e 594 truppa) e *Washington* (16 ufficiali e 589 truppa), appositamente noleggiati, giungendo a Napoli il mattino del 12 settembre.

Cosa ricavava l'Italia dal suo impegno contro i Boxer? Intanto un'indennità pari a circa 26 milioni e 617 mila *taels* (cioè il 5.91% della indennità imposta alla Cina) vale a dire circa 2.364 miliardi di lire attuali. Inoltre, alla fine di febbraio del 1901, d'accordo con il Ministero degli Esteri, l'ammiraglio Candiani ordinò al Comando Centrale della R. Marina, di occupare a Tien-tsin un terreno di circa 600.000 metri quadri, liberi, sulla sinistra del fiume Pei-ho. L'azione fu improvvisa e colse tutti di sorpresa. Non vi furono reazioni né da parte degli alleati, né da parte cinese. Così, quando si arrivò alla conclusione delle trattative di pace, l'Italia ne uscì con un premio di consolazione, altamente simbolico anche se economicamente irrilevante: ottenne in perpetuo, a decorrere dal 7 giugno 1902, 457.800 metri quadrati di terreno per una propria Concessione[42]. Il Governo cinese consentiva "a cedere in perpetuo al Governo italiano come Concessione una estensione di terreno sulla riva sinistra del fiume Pei-ho, nella quale il Governo italiano eserciterà piena giurisdizione nello stesso modo stabilito per le concessioni ottenute da altre nazioni"[43]. Si trattava di una striscia di terra paludosa, con 16000 abitanti stipati in baracchette di fango e paglia tritata, fra cimiteri, pozzanghere e saline, dove il Governo italiano aveva il diritto di mantenere un presidio armato, così come nella propria Legazione a Pechino e nel forte di Shan-hai-kwan. Il 1° agosto 1901, le Potenze consentirono a 5600

soldati regolari cinesi di rientrare nella capitale. La città di Tien-tsin, ad esclusione delle Concessioni, ritornò ai cinesi. Dopo la firma del Trattato di pace, il 17 settembre 1901 le truppe straniere lasciarono Pechino e, il 22 dello stesso mese, la regione del Ci-li. Con Regio Decreto n° 338, in data 23 giugno 1901, venne istituita la Medaglia Commemorativa per la Campagna in Estremo Oriente (Cina), che portava al verso la scritta CINA e il cui nastrino era giallo con righe azzurre. La guerra era proprio finita e, a partire dal settembre 1901[44] ed entro il 1905, il contingente del Regio Esercito fu rimpatriato[45], venendo progressivamente rilevato dal personale della Regia Marina, cui rimase il compito di rappresentare l'Italia in Estremo Oriente, sia a terra in quattro distaccamenti[46], sia in mare con le navi mantenute in permanenza nelle acque cinesi. La Marina, per un certo periodo, esercitò "di fatto" anche il Servizio Consolare. La presenza navale e di personale a terra della Marina doveva continuare ininterrotta fino al 9 settembre 1943[47].

Considerazioni sul Corpo di Spedizione italiano. Inconvenienti e problemi

Numerosi furono gli inconvenienti e i problemi incontrati dal Corpo di Spedizione, peraltro puntualmente segnalati dal suo comandante e dall'ammiraglio Candiani e, altrettanto puntualmente ignorati dai comandi centrali, dagli stati maggiori e dal Ministero, tanto che alcuni di essi possono ancora considerarsi di attualità, poiché si sono ripresentati nella missione in corso in Kossovo.

Si è già accennato ai problemi relativi all'imbarco, al trasporto e allo sbarco delle truppe e dei materiali. Nonostante qualche anno prima si fosse dovuto già affrontare il problema del trasporto di truppe in Africa per la conquista dell'Eritrea e che anche per la crisi di Creta si fosse operato un trasporto di contingenti militari, non esistevano ancora navi adibite al trasporto delle truppe e i piani di imbarco e di stivaggio furono affidati più all'iniziativa individuale che a un piano prestabilito. Durante il viaggio si verificarono epidemie fra la truppa e malattie fra i quadrupedi. Parte del materiale, prezioso data la lontananza dalla Madrepatria che ne rendeva problematica la reintegrazione, andò perduto per difetto di stivaggio o per impossibilità di controllo durante la navigazione.

Non si pensò nemmeno di aumentare la scarsa dotazione di barche a vapore delle navi da guerra inviate in Cina, pur essendo note le difficoltà di navigazione rappresentate dalla barra alla foce del fiume Pei-ho.

L'impiego del Corpo di Spedizione fu reso problematico dall'esiguità dei quadri, specie del comando, formato da solo 4 ufficiali (a titolo di esempio si ricorda che il contingente britannico molto più numeroso di quello italiano, disponeva di un comando costituito da 59 ufficiali con cariche definite e 27 a disposizione per impegni speciali). Dati i mezzi di comunicazione a disposizione, il Corpo di Spedizione

poteva agire con sufficiente e accettabile efficienza solo se impiegato nel suo complesso; quando impiegato separatamente, il comando dei vari distaccamenti poteva essere esercitato solo dagli ufficiali che espletavano già un incarico di comando. Inoltre il Corpo di Spedizione ebbe una doppia dipendenza: dal Gran Quartier Generale, in campo internazionale, e dall'ammiraglio Candiani, comandante la Squadra Navale dell'Estremo Oriente, in campo nazionale; i due comandi erano fra loro indipendenti, ciò che rese difficoltoso il coordinamento e portò anche a contrastanti vedute d'impiego. Inoltre, il fatto che il comando italiano fosse imbarcato e, quindi, spesso le navi fossero in porti lontani, aumentò le difficoltà di colloquio indispensabili per un buon impiego operativo.

Anche le relazioni con gli altri contingenti furono rese problematiche dalla scarsità di ufficiali del comando e furono mantenute, praticamente, direttamente dal colonnello Garioni e dai due comandanti di battaglione (ci scappò anche qualche morto per azione dei contingenti amici).

Un grave problema fu quello della amministrazione della Legge e della Giustizia, sia nei confronti dei militari dipendenti, sia in quello dei civili locali. La tardiva dichiarazione dello stato di guerra (29 novembre 1900), rese problematica la applicazione della legislazione di guerra e dei relativi Tribunali; la legislazione di pace si dimostrò insufficiente, per mancanza dei necessari elementi per applicarla nella composizione del Corpo di Spedizione[48].

Nella sua composizione, il Corpo di Spedizione palesò tre gravi deficienze che ne limitarono notevolmente l'impiego operativo: scarsezza di cavalleria e di artiglieria, mancanza di mezzi di trasporto. Per far fronte alle diverse esigenze si dovette sopperire d'iniziativa, facendo ricorso alle risorse locali.

Alla mancanza di cavalleria, particolarmente necessaria per compiti esplorativi e informativi, si ovviò montando 16 uomini per battaglione e 8 marinai, ottenendo così un reparto di 40 uomini montati, ma con cavalcature e bardature reperite sul posto e, quindi, di scarsa qualità e affidabilità.

Per l'artiglieria si fece ricorso alle batterie da sbarco della Marina, che, però, disponeva di un limitatissimo numero di pezzi e, per giunta, di calibro molto piccolo (37 mm).

La mancanza di mezzi di trasporto incise pesantemente sulle possibilità operative del Corpo di Spedizione limitandone drasticamente le capacità logistiche. Anche in questo caso si fece ricorso a mezzi di fortuna: carriaggi, animali da traino e da soma reperiti localmente; essendo arrivato buon ultimo, il contingente italiano trovò sul posto solo materiale di scarsissima qualità poiché gli altri avevano già preso tutto quello più efficiente.

Influenza negativa sul morale delle Truppe ebbe la scarsa efficienza del Servizio Postale, problema evidentemente affrontato solo superficialmente in fase di pianificazione e che non teneva conto della grande lontananza del teatro

operativo dal territorio nazionale. Il servizio doveva essere assicurato dalle R. Navi. Spesso, però, queste erano impegnate altrove o, d'inverno, quando il ghiaccio impediva la navigazione nella zona di Ta-ku, si trovavano in sorgitori lontani dalla dislocazione delle truppe. Il Servizio si rivelò molto scarso, ciò che causò malcontento nella truppa, influendo negativamente sul morale. Per migliorarlo ci si avvalse della Posta tedesca. Fra settembre e novembre del 1900 il servizio si svolse irregolarmente e fu affidato a qualche saltuario corriere. Nei mesi successivi la Posta non giunse che un paio di volte al mese e, un mese, una sola volta. Eppure vi erano due servizi settimanali della Lloyd & Peninsular, da Napoli e Brindisi per Shanghai. Solo nell'aprile 1901 fu autorizzato dal Ministero l'impiego delle navi di tale società per il servizio postale[49]. Il Corpo di Spedizione ebbe maggiori perdite per problemi legati a malattie (colera, dissenteria, tifo, ecc.) che per l'azione nemica. Un notevole contributo a limitare gli effetti delle malattie locali fu dato dalla presenza delle navi da guerra e dei medici destinativi che avevano già esperienza di dislocazione in acque tropicali. Come detto, nell'inverno 1900/1901, sempre rigido nelle acque del Pe Ci-li, una cinquantina di soldati ritenuti fisicamente poco idonei alle severe condizioni climatiche, furono imbarcati sulle navi che andarono a svernare in acque più miti. L'armamento individuale risultò all'altezza delle esigenze e in linea con quello degli altri contingenti. Qualche problema fu palesato dagli elmetti dei soldati (i marinai ne erano sprovvisti) perché risultò facilmente deformabile e poco pratico. Nell'assedio delle Legazioni grave fu il problema del munizionamento che risultò numericamente scarso; anche questo, però, rientra nel problema più vasto della mancanza di mezzi di trasporto poiché difficilmente gli uomini avrebbero potuto trasportare un numero significativamente superiore di munizioni. Nelle condizioni particolari del combattimento in città si fece sentire la mancanza di una granata da lanciare a mano e, probabilmente, dall'esperienza fatta a Pechino, derivarono gli studi che portarono alcune Nazioni a disporre della bomba a mano nella Prima Guerra Mondiale. Gravi difetti palesò l'equipaggiamento: le uniformi si rivelarono poco adatte al clima, di scarsa qualità e fattura. Drammatica fu la mancanza di indumenti di lana e insufficiente fu la dotazione di due coperte (se ne dovette acquistare una terza in Giappone). Lo stivaletto alpino adottato per le truppe di rivelò troppo pesante, comunque superiore alle scarpe di bordo che i marinai dovettero impiegare a terra. Comunque l'impiego di un buon numero di soldati e marinai in operazioni ove erano impegnati molti reparti di altre nazioni, fu fonte di confronto e esperienza sia per i quadri, sia per la truppa e mise in luce alcune delle migliori qualità del soldato italiano, dimostratosi sempre disciplinato e, spesso, anche coraggioso. L'impiego al fuoco dimostrò le capacità dei singoli e la migliore rispondenza di alcune categorie rispetto ad altre. Il contingente italiano dimostrò comunque delle doti umane che ancora ne caratterizzano l'impiego nelle missioni militari in tempo di pace.

NOTE

(1) Han Suyin, *L'albero ferito. Cina: autobiografia e storia*, Bompiani, Milano, 1969.

L'autrice, figlia di un cinese e di una belga, conosce molto bene la tradizione cinese, potendo ricorrere alla propria lunga tradizione familiare. È lei che ha scritto il famosissimo libro *L'amore è una cosa meravigliosa.*

(2) La prima menzione della società degli *I-ho-ch'üan* sembrerebbe risalire al 1727, quando essa venne accusata di agitare il "popolo stupido" con il pretesto del pugilato (inteso come un sistema di esercizi di origine taoista finalizzato a donare agli adepti dei poteri soprannaturali; indossando un fazzoletto o una fascia rossa, fra l'altro, gli adepti diventavano invulnerabili alle armi da fuoco); per questo la società era indicata con vari nomi, tra i quali quelli di "Pugilato dello Spirito", "Pugilato Supremo Fondamentale" e "Pugilato della Giusta Armonia". In seguito, riapparsi ai primi dell'Ottocento, i suoi adepti erano stati messi fuori legge nel 1808, con un decreto del 4 settembre, e si riteneva fossero stati distrutti nel 1812. O almeno così sembrava, perché in realtà ricomparvero nel 1898 proprio nelle provincie in cui erano stati un tempo più presenti.

(3) Giuseppe Salvago Raggi aveva telegrafato il 9 marzo "Agitazione contro i missionari accenna aumentare. Unanimemente giudichiamo che, qualora la situazione non migliori, sarebbe opportuna una dimostrazione, con le navi delle cinque potenze [Gran Bretagna, Francia, Germania, Stati Uniti e Italia, *NdA*] interessate nel Pe Ci Li", riportato in Mario Valli, *Gli avvenimenti in Cina nel 1900 e l'azione della R. Marina italiana*, Ulrico Hoepli, Milano, 1905, p. 210.

(4) Ma poi il Governo italiano ordinò al contrammiraglio Francesco Grenet il rimpatrio con tutte le navi della Divisione Navale, meno l'*Elba*. La Divisione, giunta a Napoli, venne sciolta. Di conseguenza, quando cominciarono ad aumentare i torbidi, si dovette far accorrere l'ariete torpediniere *Calabria* dall'America Latina.

(5) Secondo dati non completi, raccolti successivamente, nel corso della rivolta furono uccisi nelle Missioni 242 europei (di cui 12 italiani fra cui il vescovo coadiutore a Ta-yuen-fu, frate Francesco Fagolla, il capo del vicariato italiano della stessa città, monsignor Grazi, con tutti gli altri membri della Missione) e circa diecimila cinesi convertiti.

(6) Ampiamente riportato nel III volume nell'opera *Storia delle Campagne Oceaniche della Marina Militare*, edita dall'Ufficio Storico della Marina Militare (U.S.M.M.).

(7) La chiesa era quella del SS. Salvatore. Il terreno sulla quale era stata costruita era stata donata ai missionari gesuiti, nel 1683, dall'imperatore Kang-hi.

(8) Era un reparto da sbarco della regia Nave *Elba*, al comando del tenente di vascello Federico Tommaso Paolini e del sottotenente di vascello Angelo Olivieri costituito da 2 sottufficiali e 37 marinai. Si portarono dietro un cannoncino da 37 mm montato su affusto da sbarco. Delle quattro armi maggiori disponibili nelle Legazioni durante l'assedio (il cannoncino e tre mitragliatrici) "il pezzo migliore era un cannone italiano da una libbra con 120 proiettili", come avrebbe scritto Peter Fleming, in *La rivolta dei Boxer*, Varese, Dall'Oglio, 1965, pag. 160.

Quanto all'esiguo numero dei marinai, va ricordato che dallo scioglimento del Corpo Fanteria Real Marina nel 1868 e fino alla costituzione del Reggimento Marina San Marco, dopo la I Guerra Mondiale, le esigenze di sbarco venivano fronteggiate adoperando i marinai delle navi e ogni nave doveva mettere a terra un reparto armato proporzionale al proprio equipaggio. Più in dettaglio: una corazzata forniva una compagnia, un incrociatore un plotone, una torpediniera una squadra.

In genere il plotone, al comando di un ufficiale, comprendeva due sottufficiali, due sottocapi, quaranta marinai. Ad essi erano aggregati un sottufficiale e sei marinai che servivano

una mitragliera; un trombettiere, un infermiere e due portaferiti. I servizi logistici potevano essere assicurati da tre carretti a due ruote, ciascuno trainato da quattro uomini; posti agli ordini di un sottufficiale, essi assicuravano il trasporto dei viveri (in totale 210 razioni giornaliere, da 1.566 grammi), delle munizioni, degli attrezzi da campo e del bagaglio, per complessivi 696 chilogrammi.

L'armamento individuale era costituito dal fucile mod. 1891, con 102 cartucce nelle giberne e 40 nello zaino.

Nonostante la costituzione di specifici reparti da sbarco, i reparti di bordo continuarono ad essere impiegati dalle diverse navi, rimanendo in attività fino agli anni Sessanta.

Venendo al caso specifico, poiché al momento della richiesta di Salvago Raggi era a Taku solo l'*Elba*, si spiega perché all'inizio venissero mandati a Pechino 41 uomini, corrispondenti a circa un plotone.

(9) Poco dopo giunsero 30 austriaci e 50 tedeschi.

(10) Si trattava di: 16 navi russe, 7 britanniche, 6 francesi, altrettante tedesche, 3 giapponesi, 2 americane, 2 italiane e 1 austro-ungarica.

(11) Costituito da personale del *Calabria* al comando del tenente di vascello Giuseppe Sirianni, con il sottotenente di vascello Camillo Premoli, un capo di 3ª classe e 38 marinai e una mitragliatrice *Maxim*.

(12) La Colonna Seymour raggiunse la forza massima di 2.128 uomini (915 inglesi, 512 tedeschi, 312 russi, 157 francesi, 111 americani, 54 giapponesi, 41 italiani e 26 austro-ungarici) con dieci mitragliatrici e sette cannoni.

(13) Furono uccisi il sottocapo torpediniere M.P. Vincenzo Rossi (decorato, poi, con Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria), il cannoniere scelto Filippo Basso, i cannonieri Cesare Sandroni e Alberto Autuori (non Antinori come erroneamente riportato in varie pubblicazioni), il trombettiere Ovidio Painelli.

(14) La presenza delle truppe imperiali era una diretta conseguenza dell'attacco ai Forti di Ta-ku.

(15) Degli italiani solo il marinaio scelto Paolo Dulbecco fu ferito leggermente a un polso.

(16) Le unità il cui pescaggio permetteva il transito della barra del Pei-ho erano solo i moderni cacciatorpediniere britannici *Fame* e *Wilting* e la vecchia corvetta *Algerine*; la vecchia corvetta tedesca *Iltis*; le cannoniere russe *Gilyak*, moderna, e *Bobr* e *Korëetz*, antiquate e dotate di cannoni ad avancarica; la cannoniera francese *Lion*, la più vecchia della flottiglia; la vecchia cannoniera giapponese *Atago*.

(17) La Brigata da sbarco britannica (capitano di fregata Christopher Cradock) aveva, in realtà, la forza di un paio di compagnie: 306 uomini. Essi erano suddivisi in una prima linea (includente i 24 italiani di Tanca) di 151 uomini, di cui 12 appartenenti a una sezione minatori; una seconda linea di 135, più 10 minatori e, infine, un'ambulanza di 10 uomini.

Le forze sbarcate erano costituite solo da britannici, italiani, giapponesi, russi e tedeschi.

Sir Cradock avrebbe terminato la sua carriera affondando sul *Good Hope*, il 1° novembre 1914, cercando di sbarrare la strada alla Flotta tedesca dell'Estremo Oriente dell'ammiraglio conte Maximilian von Spee, nelle acque di Coronel, nel Pacifico meridionale.

(18) Per sopraggiunte complicazioni, Carlotto morì il 27 giugno. Per il comportamento tenuto durante gli scontri, gli fu concessa la Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria.

(19) Poche ore dopo, la sera del 21, il comandante Casella fece sbarcare il guardiamarina Eugenio Minisini e altri nove marinai dell'*Elba* e del *Calabria* per mantenere un minimo di guardia al tratto del Forte affidato agli italiani. Con questo contingente i due incrociatori italiani, complessivamente, avevano messo a terra 7 ufficiali e 133 uomini; restava a bordo solo il personale strettamente necessario per consentire alle navi di muovere a velocità economica.

(20) Il comandante Thomann rimase ucciso nel corso dei combattimenti del 12 agosto.

(21) Marinaio Francesco Guoffo e cannoniere Angelo Versace.

(22) Marinaio Leonardo Mazza.

(23) La Biblioteca conteneva moltissime opere di gran valore, di cui alcune uniche. Tra di esse lo *Yung Lo Ta Tien*, l'enciclopedia commissionata dal secondo imperatore della dinastia Ming, alla cui stesura avevano lavorato più di 2000 studiosi, che l'avevano completata nel 1407. Non era mai stata stampata e l'unica altra copia fattane era andata distrutta in un incendio nel XVI secolo.

(24) Si trattava del cannoniere Luigi Fanciulli, del cannoniere scelto Adeodato Roselli e del marinaio Giovanni Colombo. Il giorno dopo furono estratti i corpi del secondo capo cannoniere Pietro Marielli e del cannoniere scelto Damiano Piacenza.

(25) Dei militari italiani presenti a Pechino (2 ufficiali, 2 sottufficiali e 37 marinai) 11 morirono (un sottufficiale e 10 marinai), 16 (fra cui i due ufficiali) furono feriti. Per il loro comportamento, Paolini e Olivieri furono decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare.

(26) La Corte imperiale rientrò a Pechino il 6 giugno 1902.

(27) La Dichiarazione dello Stato di Guerra dell'Italia con la Cina fu sancita dal R.D. n° 432 del 29 novembre 1900, a decorrere dal 30 maggio 1900; il R.D. n° 568 del 26 dicembre 1901, fissò la cessazione delle ostilità per il 1° gennaio 1902.

(28) Furono inviati il tenente colonnello di Stato Maggiore Enrico De Chaurand de Sainte Eustache e il capitano di artiglieria in Servizio di Stato Maggiore Antonio Ferigo quali addetti al Gran Quartier Generale delle Truppe Internazionali.

Per la composizione delle Regie Truppe nell'Estremo Oriente si rimanda all'Appendice 1.

La consistenza della Divisione Navale dell'Estremo Oriente fu portata a sette navi.

(29) Il principe Vittorio Emanuele, in data 29 luglio 1900, dallo yacht Jela appena giunto al Pireo, scriveva al suo già precettore colonnello Osio: "*...Spero che Garioni e Salsa non si mangeranno fra di loro nella pallida China. Garioni stentatamente parla il francese, e Salsa... E pensare che, per esempio a Napoli ho Di Maio che parla e scrive francese, inglese, tedesco, e russo, oltre l'amarico e l'arabo... e pensare che come e meglio di Salsa tutti ne conoscono tanti...*" Un giudizio che non sembra, poi, confermato dai fatti. Lo stesso giorno, a Monza, verso le 22.30, il re Umberto I, veniva assassinato con tre colpi di pistola.

Mario Bondioli Osio, *La giovinezza di Vittorio Emanuele III*, nei documenti dell'Archivio Osio, Simonelli, Cuneo, 1998, p. 702.

Il 9 settembre, diventato re, Vittorio Emanuele, scriveva: "*...La China è diventata una preoccupazione non indifferente; mi trovo fra due correnti e per ora le ho potute dominare; alcuni vogliono conquistare una fetta della China, altri invece vogliono non sentire a parlare dell'Estremo Oriente. La verità è che la China per noi non sarà mai una colonia agricola, non producendo che prodotti eguali ai nostri e non avendo posto per una larga espansione di popolazione europea, poiché i chinesi muojono di fame perché troppi in casa loro; e le miniere di carbone dello Shan Si sono un miraggio, perché lontane dal mare, in territorio vicino al territorio russo, e perché le spese di viaggio dalla China in Italia sono tali da togliere ogni profitto all'esercizio*

italiano delle miniere. Quanto a fare concorrenza agli inglesi, ai tedeschi, agli americani e ai giapponesi sui mercati della China, è da non pensarci. Pertanto penso che abbiamo occupato la capitale del nemico, e che l'insulto fatto alla nostra bandiera è stato vendicato; quando potremo farci pagare dalla China le spese non indifferenti incontrate per la spedizione, noi dobbiamo finire quell'avventura chinese, e lasciare che l'iniziativa privata faccia quello che potrà fare laggiù; non si debbono mandare i soldati prima dei mercanti; in una parola non si deve creare una Seconda Africa..." Ibidem, p. 714.

(30) Era il *Nanshu Maru*.

(31) Si trattava di: due divisioni giapponesi, una divisione anglo-indiana, due brigate francesi, tre brigate tedesche, 4000 russi, 6000 americani; gli austriaci si limitarono a mandare cinque navi leggere. Per la composizione dei contingenti internazionali mobilitati si veda l'allegato 3.

(32) Il feldmaresciallo Waldersee, partito da Berlino il 20 agosto, giunse a Shanghai il 21 settembre e, il 26 era a Ta-ku. Il suo Stato Maggiore comprendeva 31 ufficiali e 182 sottufficiali, impiegati e soldati. Dello Stato Maggiore in Cina facevano parte 2 ufficiali russi, inglesi, giapponesi e italiani (come detto alla precedente nota 27) e un ufficiale austriaco. Lasciò il comando il 2 giugno 1901, partendo da Tien-tsin.

(33) Il contingente italiano in partenza da Pechino era al comando del tenente colonnello Salsa e comprendeva due compagnie di fanteria e due compagnie di marinai.

Della colonna di Tien-tsin facevano parte due compagnie di bersaglieri (agli ordini del maggiore Agliardi), il distaccamento del Genio e una batteria da sbarco della Marina. Il colonnello Garioni seguiva tale colonna in attesa di assumere un comando.

(34) Scrisse il sottotenente di vascello Rodolfo Borghese del Fieramosca: "Mezz'ora dopo Lu-ku-kiao i tedeschi cominciarono a cadere sulla sabbia, senza sensi, e vennero abbandonati dai loro dopo che un caporale si fu persuaso con metodi molto bruschi che non fingevano. Da prima credevo si trattasse di ubriachezza, poi degli effetti dell'acqua cattiva bevuta a Lu-ku-kiao; poi però dovetti accorgermi che la stanchezza, la sfinitezza anzi, e il sole cocente erano la causa di quelle cadute. I tedeschi in testa continuavano a camminare con il loro passo rapido senza pensare lontanamente a fermarsi... e noi li seguivamo tranquillamente vedendo i loro che rimanevano per strada uno dopo l'altro, bianchi, svenuti, immobili. Anche noi dovemmo lasciare indietro due uomini, i più deboli, che erano già prima della marcia in condizioni poco favorevoli di salute. Ma erano due soli mentre i tedeschi caduti avevano raggiunto certamente la ventina... quando siamo partiti l'indomani per la seconda marcia, i tedeschi sono stati costretti a lasciare indietro, nel villaggio, una buona quindicina dei loro, mentre i nostri sono venuti tutti sulle stesse gambe che il giorno prima apparivano fiaccate". Vds. R. Borghese, *In Cina contro i Boxer*, Roma, Ardita, 1935.

(35) A questo proposito si vedano in Archivio Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito (A.U.S.S.M.E.), E 3, busta 7, cartelle:

- 34 "incidenti fra militari italiani e militari francesi";
- 35 "incidenti fra militari italiani e giapponesi";
- 36 "incidenti fra militari italiani e cinesi".

La busta 9, cartella 44, riguarda gli incidenti con truppe russe a Ta-ku.

Più specificatamente relativi ai marinai coinvolti in incidenti di vario genere sono gli atti del Tribunale Militare italiano (E 3, buste 1 e 2), contenuti o riassunti nel Registro degli ordini del giorno e permanenti del Comando Regie Truppe italiane in Estremo Oriente e nelle relazioni quindicinali del medesimo.

(36) Il Comando Marina di Pechino mise a disposizione una compagnia comandata dal tenente di vascello Colli di Filizzano, che aveva in sottordine i guardiamarina Alessandro Bichi Ruspoli,

Giuseppe Ferraro e Filippo Vanzini. Questa volta la truppa era molto meglio preparata che due mesi prima. L'ammiraglio Candiani aveva fatto approntare a Shan-hai-kwan cappucci e gambali di lana, e si erano adottate anche per i marinai le scarpe alpine dell'Esercito, ch'erano chiodate e un po' troppo pesanti per i non abituati, ma certo più resistenti di quelle previste a bordo delle navi.

(37) Oltre a un Quartier Generale tedesco essa così costituita:

- tedeschi: un battaglione di fanteria, uno squadrone di cavalleria, una sezione di artiglieria; una grossa colonna di carri con 200 cammelli;
- austriaci: una compagnia (4 ufficiali e 120 uomini);
- italiani: due compagnie di fanteria, una compagnia bersaglieri, una compagnia marinai; una batteria di pezzi da sbarco; salmerie.

In totale: 24 ufficiali, 575 uomini, 190 quadrupedi, 4 cannoni e 68 carretti con viveri per 15 giorni.

L'artiglieria fu concentrata in un unico reparto.

(38) Il 2 e 3 gennaio 1901, *Calabria* e *Vettor Pisani*, con elementi delle compagnie da sbarco, effettuarono delle azioni che portarono alla cattura di alcuni pirati e dei loro *sampan*. I soldati italiani effettuarono una azione armata dal 19 al 20 gennaio 1901 a Pin-ku-hsien.

(39) Victor Purcell, *La rivolta dei Boxer*, Rizzoli, Milano, 1972, p. 329.

(40) Considerati i cambi dell'epoca, la cifra iniziale corrispondeva a circa 1 miliardo e 675 milioni di lire del 1900, pari a circa 40000 miliardi di lire attuali.

(41) Comunque, ancora nel settembre del 1904 vi erano, tra Pechino e il mare, per controllarne le comunicazioni, 8839 militari di cui 737 italiani (443 dell'esercito e 294 di Marina). Vedi appendice 2.

(42) L'atto formale, firmato a Pechino, fu concluso dall'Inviato Straordinario e Ministro Plenipotenziario di S.M. il Re d'Italia in Cina, conte Giovanni Gallina, che aveva sostituito Salvago Raggi.

Al momento di entrare nella Seconda guerra Mondiale, il Giappone, di fatto, abolì le Concessioni Straniere in Cina. Nel 1943 la Gran Bretagna e gli Stati Uniti rinunciarono ai loro diritti in favore del Governo alleato di Chang kai-scek. La Francia rinunciò ai propri diritti nel 1946.

Già nel gennaio 1943, in relazione alle condizioni che si erano venute a determinare in Cina (con l'occupazione giapponese, la costituzione di un governo cinese filo giapponese) e la firma del Patto Tripartito, il Governo italiano aveva comunicato a quello nazionale cinese la decisione di consentire, in linea di massima, alla retrocessione delle sue Concessioni ed alla rinuncia ai diritti di extraterritorialità sino ad allora goduti dai cittadini italiani in Cina. Il 29 marzo 1943, il Governo italiano rinunciava, in favore del governo di Wang-ching-wie, ai propri diritti amministrativi nel Quartiere delle Legazioni di Pechino, e, il 23 giugno 1943, a quelli nella Concessione Internazionale di Shanghai. Il 15 luglio 1944, il governo della Repubblica Sociale Italiana, rinunciava alla Concessione a Tien-tsin e al diritto di tenere guarnigioni italiane in Cina.

Tali rinunce furono confermate dal Governo italiano legittimo al maresciallo Chang kai-shek, nel dicembre 1944. Comunque il contenzioso italo-cinese si trascinò oltre la fine del conflitto e entrò a far parte delle discussioni relative al Trattato di Pace. Il 23 maggio 1946 fu ceduto il Magazzino che le navi italiane avevano a Shanghai.

Durante la Sessione del 15/30 settembre 1946, della Conferenza della Pace di Parigi, la Commissione Politica italiana, il 27 settembre, adottò all'unanimità le proposte, come modificate

dalla Delegazione Cinese, che prevedevano la rinuncia dell'Italia ai Diritti di extraterritorialità in Cina, nel quadro del Protocollo di Pechino del 1901, vale a dire, la Concessione Italiana a Tien-tsin e i Diritti Italiani nella Concessione Internazionale di Shanghai e di Amoy.

Il 10 febbraio 1947, le clausole del Trattato di Pace Italiano, agli articoli 24-26, prevedevano:

"L'Italia rinuncia ai diritti di extraterritorialità in Cina, inclusa la Concessione Italiana in Tien-tsin e i diritti esercitati nel già International Settlements di Shanghai ed Amoy".

Aveva così termine, ufficialmente, la presenza italiana in Cina, iniziata nelle sue acque nel lontano 1866.

(43) M. Catalano, *Tien-tsin e la concessione italiana*, Le vie d'Italia e del mondo, maggio 1936, XIV, p. 526.

(44) Il 10 maggio 1902 iniziò il viaggio di rientro in Italia, con i piroscafi *Montenegro* (comandante militare tenente di vascello Lodolo) e *Vincenzo Florio*, comandante maggiore Luigi Agliardi, la 7ª del 5° bersaglieri. Il viaggio terminò il 2 agosto. Rimasero in Cina 32 ufficiali e 440 militari di truppa suddivise in tre compagnie. Il comando venne assunto dal tenente colonnello Giovanni Battista Ameglio. Il comando del Battaglione misto fu assunto dal maggiore Nicolò Maddalena.

(45) La 7ª compagnia dell'8° bersaglieri rimpatriò nel dicembre 1903, sostituita dalla 4ª compagnia del 33° reggimento fanteria. Nello stesso mese rimpatriò il plotone cavalleggeri sostituito da un plotone del Reggimento Cavalleggeri di Lucca (16°) al comando del tenente dei Lancieri di Novara (5°), Cesare Asinari di San Marzano. Il contingente dell'Esercito rientrò definitivamente in Italia, via America, partendo il 25 aprile del 1905, sul piroscafo *Perseo* con la scorta dell'incrociatore *Puglia*.

(46) Dopo i primi rientri, al 20 giugno 1902, il Distaccamento Regia Marina in Cina comprendeva 22 ufficiali e 430 fra sottufficiali, sottocapi e comuni. Degli ufficiali, uno, il capitano di corvetta Casanuova faceva parte del Governo Provvisorio di Tien-tsin, presso il quale prestavano servizio altri tre ufficiali; uno era destinato alla Concessione Italiana di Tien-tsin; uno teneva i collegamenti tra Concessione, Governo Provvisorio e Distaccamento; sedici prestavano servizio presso il Distaccamento.

I sottufficiali e i marinai erano così divisi:

- 292 erano destinati al Distaccamento;
- 102 erano addetti alle mansioni di Polizia fluviale sul Pei-ho;
- 36 facevano parte della Polizia della Concessione Italiana.

In vista di un'ulteriore riduzione delle forze a 340 effettivi, Casanuova (lettera N. 708 del 20 giugno 1902, da Kobe a S.E. il Ministro della Marina, in Archivio dell'U.S.M.M., R.B. b 172) suggerì di ripartire gli uomini in questo modo:

- 200 al Distaccamento, a Pechino;
- 35 a Tien-tsin;
- 40 a Ta-ku e sul rimorchiatore *Nanshu Maru*;
- 65 al forte di Shan-hai-kwan.

(47) Occorre ricordare, peraltro, che nell'ambito delle missioni militari in tempo di pace, fu necessario un altro intervento in forze di truppe italiane durante la crisi cino-giapponese del 1937. Avvicinandosi le truppe giapponesi a Shanghai, (divenuta ormai la città più interessante dal punto di vista occidentale, tanto che anche la Marina italiana vi aveva trasferito parte del Battaglione italiano in Cina, costituito da marinai del battaglione R. Marina *San Marco*), per salvaguardare gli interessi nazionali e la comunità internazionale, fu deciso l'invio di contingenti militari, prelevandoli da reparti dislocati al di fuori della Cina. In tale contesto, l'Italia inviò il I battaglione del 10° règgimento *Granatieri di Savoia* (colonnello Enrico Andreini), dislocato

in Africa Orientale. Il 28 agosto 1937, 24 ufficiali, 45 sottufficiali e 672 uomini, imbarcarono a Massaua sul *Conte Biancamano* diretto a Shanghai. Contemporaneamente, con un preavviso di sole sei ore, partiva da Napoli l'incrociatore *Raimondo Montecuccoli* (capitano di vascello Alberto Da Zara), già destinato, con incarichi vari, in Cina negli anni Venti. Data l'urgenza, gli si ordinò di imbarcare un contingente del battaglione *San Marco* e di procedere alla massima velocità possibile, riducendo allo stretto necessario le fermate di rifornimento. Via Port Said, Aden, Colombo, Singapore e Wu sung, il *Montecuccoli* arrivò a destinazione il 14 settembre insieme al *Conte Biancamano*. La mattina, la cannoniera fluviale *Ermanno Carlotto*, con il piroscafo *Macquaire* e il tender *Alexandra*, imbarcati l'Addetto Militare, maggiore Principini e gli ufficiali di collegamento, tenente di vascello Carlo Thorel e tenente commissario di Marina Wladimiro Arlotta, mossero da Shanghai incontro al *Biancamano*. 550 uomini e il materiale furono imbarcati sul piroscafo e 300 uomini imbarcarono sull'*Alexandra*. La risalita da Wu sung a Shanghai fu fatta in convoglio. Giunti a destinazione il *Carlotto* si affiancò alla cannoniera *Lepanto*, mentre i due mercantili attraccarono alla Banchina della Dogana sulla quale già si trovavano gli automezzi del Battaglione italiano che, con due viaggi, trasportarono i granatieri negli accantonamenti di Kiao Chow Road. Lo stesso giorno i giapponesi congiunsero i loro fronti d'attacco in uno solo e si apprestarono a prendere Shanghai. Il 7 ottobre partirono dall'Italia, con il *Conte Rosso*, 5 ufficiali, 9 sottufficiali e 159 sottocapi e comuni del battaglione Marina San Marco, per sostituire il personale che doveva essere rilevato per fine destinazione e fine leva.

Il Comandante Superiore Navale, capitano di fregata Vittorio Bacigalupi, trasferì da Tien-tsin una compagnia marinai che si unì alle compagnie da sbarco del *Lepanto* e del *Carlotto*. Tali forze, rinforzate dai granatieri e dai marinai, non appena arrivati, contribuirono al presidio delle Concessioni, composto da circa 4.700 regolari e qualche centinaio di appartenenti ai locali Corpi Volontari occidentali. Nell'ultima decade di ottobre i giapponesi strinsero la morsa su Shanghai e, duramente contrastati dai cinesi, combatterono fino al 12 novembre prima di poterla prendere. Nel corso della lotta gli Italiani ebbero un morto, il granatiere Padula, colpito durante un mitragliamento aereo, il 27 settembre.

Contemporaneamente la guerra si era allargata all'entroterra e le Ambasciate occidentali avevano preferito abbandonare la sede di Nanchino per trasferirsi a Shanghai sotto la protezione delle rispettive navi, mentre le truppe giapponesi risalivano la vallata dello Yang-tse kiang.

La presenza dei giapponesi a Shanghai causò parecchi incidenti, dei quali le autorità militari si scusavano addossando sistematicamente la colpa ai propri inferiori. Il comandante Da Zara fu costretto a intervenire una sola volta, alla fine d'ottobre, quando i giapponesi sequestrarono i rimorchiatori civili italiani *Romolo* e *Remo*. Ottenne subito il dissequestro e non ebbe altre difficoltà. Fu fortunato, perché unità militari di altre nazioni vennero invece pesantemente colpite dai Giapponesi. Sullo Yang-tse Kiang la cannoniera inglese *Ladybird* fu colpita da tre proiettili di cannone e registrò un morto e due feriti. Lo stesso capitò subito dopo all'unità similare *Bee*, che però ne uscì senza danni. Andò peggio alla cannoniera americana *Panay*, su cui viaggiavano i giornalisti italiani Sandro Sandri e Luigi Barzini junior e Ros, un interprete dell'Ambasciata. Attaccata da aerei giapponesi il 12 dicembre, dopo un'inutile difesa con le mitragliatrici di bordo, venne abbandonata ed affondò. Dei suoi 61 uomini, uno morì e cinque restarono feriti. Morì anche Sandri, colpito da schegge all'addome. Il comandante Da Zara ricevé le scuse dei giapponesi per la morte di Sandri e ne fece dare il nome al piroscafo italiano *Yung kong*. Quest'ultimo, dopo la caduta di Nanchino, fu requisito dal Consolato italiano, insieme al mercantile *Marco Polo*, per essere messi a disposizione dei Consolati italiani di Han-kow e Kiu-kiang, viaggiando con a bordo una scorta di marinai. E fu proprio il *Sandri* pochi giorni dopo a portare in salvo a Shanghai i circa 60 componenti della Missione Aeronautica italiana in Cina.

L'avanzata giapponese su Nanchino ridusse la pressione sulla costa. Nella zona di Shanghai tutto sembrava calmarsi e gli avvenimenti consentirono la riduzione del contingente italiano a Shanghai. I granatieri partirono per tornare in Africa: furono lasciati ai marinai alcuni dei materiali (una Balilla, 4 autocarri, 4 motociclette e 230 lettini da campo), mentre gli altri furono imbarcati, il 26 novembre 1937, a bordo della motonave *Arabia*; il 23 dicembre fu la volta del comando di battaglione che lasciò la Cina sul *Biancamano*; quindi, qualche giorno dopo il Battaglione partì a bordo del *Conte Verde*.

(48) Tale problema è fra quelli più sentiti nell'attuale missione di pace in Kosovo.

(49) Alla partenza del gruppo navale per la missione nelle acque del Viet-nam nessuno aveva pensato alla posta e solo all'ultimo momento furono acquistati sulla piazza di La Spezia alcuni francobolli.

REGIE TRUPPE NELL'ESTREMO ORIENTE

Comandante: colonnello Vincenzo Garioni
(sede di comando prima a Tien-tsin e poi a Pechino)
Addetti al Comando: capitano Cesare Allievi,
capitano commissario, Gaetano Arango-Regueral,
tenente Pietro Verri

	Ufficiali	Truppa	Quadrupedi		Carri a due ruote
			Ufficiali	Truppa	
Comando Regie Truppe	4	10	4	2	
Drappello Carabinieri a piedi		8			
Salmerie		5			1
TOTALE	**4**	**23**	**4**	**2**	**1**

Battaglione fanteria
Comandante: tenente colonnello Tommaso Salsa

10ª Compagnia 8° Reggimento	10ª Compagnia 41° Reggimento		6ª Compagnia 43° Reggimento		12ª Compagnia 69° Reggimento
	Ufficiali	Truppa	Quadrupedi		Carri a due ruote
			Ufficiali	Truppa	
Comando	7	18	3	4	
4 Compagnie	20	700		4	
Salmerie	1	94		66	6
TOTALE	**28**	**812**	**3**	**74**	**6**

Battaglione bersaglieri
Comandante: maggiore Luigi Agliardi

11ª Compagnia 2° Reggimento	8ª Compagnia 4° Reggimento		7ª Compagnia 5° Reggimento		7ª Compagnia 8° Reggimento
	Ufficiali	Truppa	Quadrupedi		Carri a due ruote
			Ufficiali	Truppa	
Comando	7	18	3	4	
4 Compagnie	20	700		4	
Salmerie	1	94		66	6
TOTALE	**28**	**812**	**3**	**74**	**6**

segue: *Appendice 1*

Batteria di mitragliatrici
(4 mitragliatrici mod. 86 Gardner
fornita dalla 3ª Brigata artiglieria da fortezza)
capitano Alcide Vallauri

Ufficiali	Truppa	Quadrupedi		Carri a due ruote
		Ufficiali	Truppa	
4	114	4	41	8

Distaccamento misto del Genio
(zappatori, pionieri, telegrafisti ottici)
tenente Vito Modugno

Ufficiali	Truppa	Quadrupedi		Carri a due ruote
1	50	3	1	

Ospedaletto da campo
(da 100 letti)
capitano Giovanni Battista Calegari

Ufficiali	Truppa	Quadrupedi	Carri a due ruote
4	31 (2 non militari)	1	

Drappello (sezione ridotta) sussistenza (con 4 forni mobili)
tenente Vittorio Manni

	Ufficiali	Truppa	Quadrupedi		Carri a due ruote
	2	40			
TOTALE	71	1882 e 2 **non militari** **(farmacisti)**	15	194	22
TOTALE GENERALE		1955	209		22

Il contingente fu imbarcato a Napoli, il 19 luglio 1900, sui piroscafi noleggiati della Navigazione Generale Italiana. *Marco Minghetti*, *Giava* e *Singapore*. Giunte a Singapore il 12 agosto, le navi proseguirono per la Cina, giungendo il 29 agosto a Ta-ku. Le truppe furono sbarcate entro il 4 settembre.

Il 26 settembre giunse il *San Gottardo* con carbone, viveri e materiali.

Il 15 giugno 1901 rimpatriò, con il piroscafo *Singapore*, un primo scaglione delle truppe.

segue: *Appendice 1*

Decisa l'ulteriore riduzione del contingente, un primo scaglione lasciò Pechino in treno e raggiunse Tong-ku imbarcando su un *liner* noleggiato con cui raggiunse in rada i piroscafi. Il 1° agosto 1901, lasciò Pechino il secondo scaglione con il colonnello Garioni, salutato con gli onori militari da un drappello di Lancieri britannici. Il 4 agosto, alle 18.30, iniziò il rimpatrio di una parte del Corpo di Spedizione, circa 1.200 uomini, con i piroscafi *Singapore* (22 ufficiali e 594 truppa) e *Washington* (16 ufficiali e 589 truppa), appositamente noleggiati, giungendo a Napoli il mattino del 12 settembre.

Il 14 settembre il Re passò in rassegna le truppe e distribuì le ricompense al valore.

Il contingente rimasto (37 ufficiali e 619 uomini) assume la nuova denominazione di:

REGIE TRUPPE IN CINA

Sede di comando a Tien-tsin
Comandante tenente colonnello Tommaso Salsa
capitano Luigi Bongiovanni

truppe ripartite fra Tien-tsin e Uangsun
Battaglione misto
maggiore Luigi Agliardi

10ª Compagnia 8° Reggimento fanteria	12ª Compagnia 69° Reggimento fanteria		7ª Compagnia 5° Reggimento bersaglieri		7ª Compagnia 69° Reggimento bersaglieri
	Ufficiali	Truppa	Quadrupedi		Carri a due ruote
			Ufficiali	Truppa	
Comando	7		3	4	
4 Compagnie	20			4	
Salmerie	1				
TOTALE	28	550	3	8	

Sezione artiglieria da montagna (22° Reggimento artiglieria)
tenente Luigi Piovano

Plotone cavalleggeri esploratori (20° Cavalleggeri Roma)
tenente Enrico Barberis

Servizi di Sanità e Sussistenza
capitano medico Giovanni Battista Calegari
capitano commissario Ferdinando Alfaro

TOTALE	37	617+2 **non militari (farmacisti)**	3	8

segue: *Appendice 1*

Il 10 maggio 1902 iniziò il viaggio di rientro in Italia, con i piroscafi *Montenegro*, comandante militare tenente di vascello Lodolo e *Vincenzo Florio*, comandante maggiore Luigi Agliardi, la 7ª del 5° bersaglieri. Il viaggio terminò il 2 agosto.

Rimasero in Cina 32 ufficiali e 440 truppa suddivisi in tre compagnie. Il comando venne assunto dal tenente colonnello Giovanni Battista Ameglio. Il comando del Battaglione misto fu assunto dal maggiore Nicolò Maddalena.

La 7ª compagnia dell'8° Bersaglieri rimpatriò nel dicembre 1903, sostituita dalla 4ª compagnia del 33° Reggimento fanteria. Nello stesso mese rimpatriò il plotone cavalleggeri sostituito da un plotone del Reggimento *Cavalleggeri di Lucca (16°)* al comando del tenente dei *Lancieri di Novara* (5°), Cesare Asinari di San Marzano.

Il contingente dell'Esercito rientrò definitivamente in Italia, via America, partendo il 25 aprile del 1905, sul piroscafo *Perseo* con la scorta dell'incrociatore *Puglia*.

Appendice 2

Comando delle Regie Truppe Italiane in Cina (settembre 1904)

Occupazione Militare Internazionale delle Comunicazioni fra Pechino e il mare

	Presidi	Italia Esercito	Italia Marina	Francia	Germania	Gran Bretagna	Giappone	Russia	USA	Austria	Olanda	Totale
1	Pechino	4	231	298	273	269	328	184	155	176	15	1933
2	Huang Tsung	291										291
3	Lanfang			122								122
4	Yang-tsun			122								122
5	Tien-tsin	148	11	872	1119	773	586	32		43		3584
6	Chun-liang cheng	154										154
7	Ton-ku		3	176	111	5	98			2		395
8	Lutai					212						212
9	Tong-shan				3	345						348
10	Lan-chou				3		34					37
11	Chang-li						34					34
12	Cing wan-tao			49	24	9	34					116
13	Shan-hai kwan		49	163	130	395	147	7				891
	Totale	443	294									
	Totale		737	1712	1907	2008	1261	223	155	221	15	8839

Appendice 3

Contingenti Internazionali mobilitati

Gran Bretagna

(generale Alfred Gaselee)

Divisione anglo-indiana generale di brigata Stewart generale di brigata O'Moore Creagh 2 reggimenti di fanteria	19240 uomini (di cui solo 350 inglesi) 1288 cavalli 19 cannoni 11 mitragliatrici Maxim	Partenza da Calcutta fra il 24 giugno e il 5 luglio concentrati a Hong Kong per difendere le concessioni
Brigata di cavalleria anglo-indiana mobilitata la 2ª D di fanteria	2 reggimenti di cavalleria Una Batteria a cavallo	Sbarcata solo in parte a Hong Kong

Francia

(generale di divisione Voyron)

Brigata fanteria di Marina (generale Frey)	5400 uomini 4 Batterie da campagna 4 Batterie da montagna	800 uomini delle Batterie 200 dei servizi	fra fine giugno e il 1° agosto
Brigata di fanteria (generale Bailloud)	reggimento zuavi (4000) reggimento fanteria di linea (2000) 2 Batterie da 75 2 Batterie da 95 2 Squadroni Cacciatori d'Africa 2 Compagnie treno	In totale 9470 uomini	Fra 10 e 20 agosto

Russia

(vice ammiraglio Alexeieff)

Impegnata anche in scontri in Manciuria.

Complessivamente furono impiegati 73975 uomini

Giappone

(generale Yamaguchi)

Complessivamente circa 21000 uomini

segue: *Appendice 3*

Germania
(conte feldmaresciallo Alfred von Waldersee)
nello Stato Maggiore il capitano Erich von Falkenhayn,
poi CSM tedesco durante la I G.M.

2 battaglioni di fanteria di Marina	2700 uomini		19 giugno da possedimenti cinesi
1 Batteria da campagna distaccamento pionieri Divisione (generale von Lewel)	10000 uomini		Partiti il 3 luglio con una Divisione Navale giunsero a Ta-ku il 15 agosto
2 Brigate di fanteria generale Gross generale von Kehler	Ognuna con 2 Reggimenti su 2 battaglioni battaglione pionieri reggimento cavalleria reggimento artiglieria da campagna compagnia ferrovieri compagnia sanità	10294 uomini (8738 combattenti, 1546 servizi)	Partenza da Brema il 27 luglio su 10 piroscafi; arrivo il 4 agosto (?)
3 Brigata di fanteria			primi di settembre

Complessivamente 20000 uomini, 5600 cavalli e 70 cannoni

Stati Uniti di America
(generale Mac Arthur, comandante delle Filippine)

2 reggimenti fanteria Batteria generale Chaffee		
4 plotoni di cavalleria fanteria artiglieria leggera	1000 uomini Dalle Filippine	da San Francisco, ai primi di agosto, per Ta-ku 9 agosto

A fine agosto presenti 5700 uomini

segue: *Appendice 3*

Austria-Ungheria
(contrammiraglio Carlo Montecuccoli)

4 navi
500 marinai delle navi

Italia
(Forza Navale Oceanica: ammiraglio Camillo Candiani)

41 uomini dell'*Elba*	Distaccamento Paolini tenente di vascello Federico Tommaso Paolini, sottotenente di vascello Angelo Olivieri 2 sottufficiali 37 marinai un cannone da 37 mm	30 maggio	Difesa delle Legazioni e del Pe-tang

Corpo Internazionale di Liberazione

41 uomini del *Calabria*	Distaccamento Sirianni: tenente di vascello Giuseppe Sirianni sottotenente di vascello Camillo Premoli un Capo di 3ª classe 38 marinai	5 giugno	Colonna Seymour, Arsenale di Si-ku, liberazione di Pechino
21 uomini dell'*Elba* e del *Calabria*	Distaccamento Carlotto: sottotenente di vascello Ermanno Carlotto e 20 marinai	10 giugno	Difesa di Tien-tsin
25 uomini dell'*Elba* e del *Calabria*	Distaccamento Tanca: tenente di vascello Gio Batta Tanca e 24 marinai	16 giugno	Forti di Ta-ku, Tien-tsin
11 uomini dell'*Elba* e del *Calabria*	Distaccamento Minisini: guardiamarina Eugenio Minisini e 10 marinai	21 giugno	Ta-ku

In totale le navi *Elba* e *Calabria* sbarcarono 7 ufficiali e 133 sottufficiali e marinai

segue: *Appendice 3*

2 compagnie (circa 200 marinai del *Fieramosca*)	Distaccamento del capitano di corvetta Emilio Manusardi	14 agosto	Giungono a Pechino il 27 agosto
2 compagnie (circa 200 marinai del *Vettor Pisani*)	Distaccamento del tenente di vascello Annibale Colli di Felizzano	21 agosto	Giungono a Pechino il 1° settembre

Costitituzione del Battaglione Marinai (578 uomini)

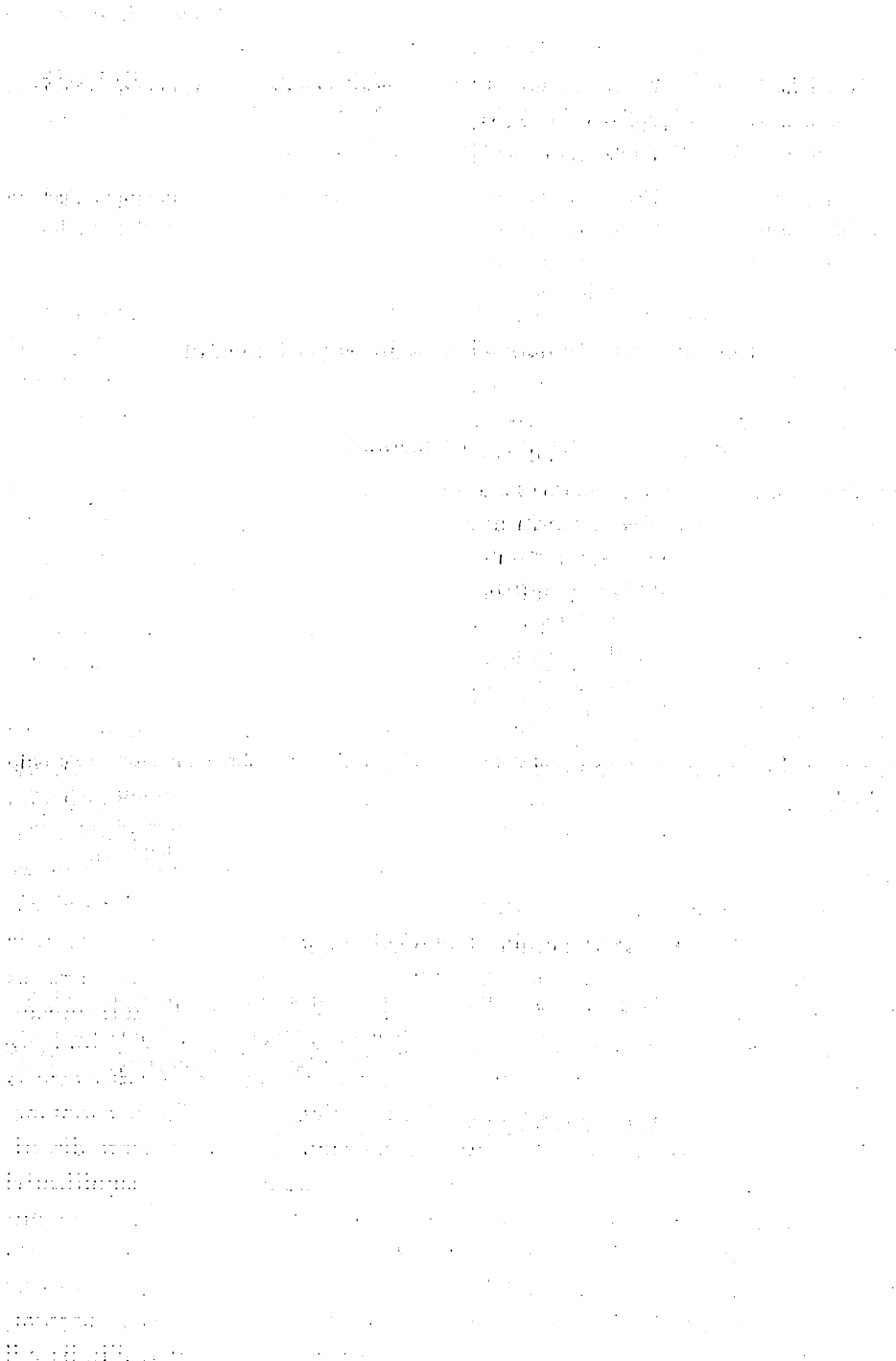
Truppe Internazionali

65.610 uomini	2 divisioni giapponesi una divisione anglo-indiana due Brigate francesi tre Brigate tedesche 4000 russi 6000 americani 500 austriaci 2543 italiani		
Regie Truppe nell'Estremo Oriente	colonnello Garioni	29 agosto/4 settembre	Giungono a Pechino il 5 ottobre, ma già impiegate in azione dall'8 settembre

1955 uomini, 209 quadrupedi

battaglione di fanteria	appena sbarcato parte in treno per Yang-tsun	prosegue a piedi per Pechino dove giunge il 4 settembre

Battaglione marinai (578 uomini)



LA PARTECIPAZIONE ITALIANA ALLA SPEDIZIONE INTERNAZIONALE CONTRO I BOXER LE REAZIONI POLITICHE ITALIANE ALL'IMPEGNO MILITARE IN CINA

MARCO CUZZI

Il dibattito politico in Italia inerente alle vicende dell'Estremo Oriente e in particolare alla partecipazione italiana alla spedizione internazionale in Cina del 1900 può dividersi, con necessario schematismo, in quattro fasi: anzitutto, l'approccio, titubante e contraddittorio, alla questione dei rapporti politico-commerciali con il Celeste impero, e il confronto tra posizioni moderate orientate verso una mera penetrazione economica sostenuta da una limitata dimostrazione di forza e posizioni piu radicali caratterizzate da una strategia piu smaccatamente coloniale; la breve stagione della "politica delle cannoniere" con lo smacco di San-mun; la crisi internazionale dell'estate 1900 e il dibattito immediatamente precedente e contestuale la spedizione militare; le considerazioni successive alla vittoria del corpo di spedizione internazionale e la delineazione di una futura politica estremo-orientale del Regno d'Italia.

L'approccio preliminare, si potrebbe dire preparatorio, può essere fatto risalire all'attività isolata di alcuni deputati interessati, talvolta per motivi personali, alle vicende del lontano Oriente e richiedenti al Governo italiano un analogo impegno sulla falsariga delle "politiche cinesi" delle altre cancellerie europee e transoceaniche. Le grandi potenze infatti avevano intensificato le loro attività nel Celeste impero immediatamente dopo la vittoria giapponese nella guerra del 1894-95: il conseguente trattato di pace di Shimonoseki non aveva soltanto ampliato la sfera d'influenza del Sol levante sul continente asiatico ma aveva sancito l'eclissi della Cina evidenziandone la sua appetitosa vulnerabilità. Fu dunque il rinnovato interesse europeo e americano nei confronti dell'"Impero di mezzo" a spingere i primi, isolati "sinologi" italiani a intraprendere iniziative atte a rafforzare la nostra presenza diplomatica, commerciale e financo militare in quelle terre lontane. Fino al 1898 i rapporti italo-cinesi erano stati sporadici e assolutamente disarticolati. A parte le missioni cattoliche, si registrano soltanto quattro significativi approcci di natura politico-commerciale, tutti gestiti direttamente dai comandanti delle Regie navi inviate sulle coste del mar Giallo: le missioni della corvetta *Magenta* (1866) e della *Principessa Clotilde* (1868-1871) e la doppia missione della *Vettor Pisani* (1871-72 e 1879). La prima missione, quella della *Magenta*, si era conclusa inoltre con l'unico trattato commerciale tra il Regno d'Italia e il

Celeste impero (26 ottobre 1866), che tra l'altro apriva quindici porti all'approdo dei mercantili italiani e autorizzava l'invio a Pechino di un rappresentante diplomatico del governo di Firenze[1].

La sconfitta del 1895 aveva scatenato le potenze europee in una concorrenza con il Giappone per accaparrarsi lembi del territorio di quello che, come l'Impero ottomano, veniva definito il "gigante malato": la Russia occupò Port Arthur e la penisola di Liao-Tung (già conquistati dalle truppe nipponiche e poi cedute da Tokio a San Pietroburgo non senza difficoltà); la Francia estese la sua influenza sullo Yu-Nan e sulla baia di Kuang-Chou, mentre Londra si garantì il controllo dello Che-Kiang e del promontorio di Wei-Hai-Wei. Sovente le occupazioni venivano giustificate dalle aggressioni, anche efferate, che società segrete cinesi d'ispirazione nazionalista e anti-cristiana compivano contro gli agenti di commercio e i religiosi europei: fu in nome di una difesa dei suoi missionari che anche la Germania aveva intrapreso l'occupazione militare della città di Kiao-Chou e della penisola dello Shan-Tung, completando di fatto l'accerchiamento della baia di Tien-Tsin, il porto di Pechino.

Le notizie delle aggressioni contro gli europei e dell'occupazione tedesca dello Shan-Tung giunsero quindi anche a Roma. Nel corso della seduta del 16 febbraio 1898 il deputato crispino Santini presentò un'interrogazione al Ministro degli Esteri del governo Di Rudinì, Emilio Visconti Venosta: "Per conoscere quale attitudine abbia assunto o intenda assumere il Governo italiano di fronte agli attuali e gravi avvenimenti nell'Estremo Oriente, specie nei riguardi della politica commerciale internazionale, conseguenza delle vittorie dell'impero del Giappone contro la Cina"[2]. Il compito di rispondere fu affidato al sottosegretario agli Esteri, l'esponente della destra rudiniana conte Bonin-Longare: "Una cura speciale per la protezione dei nostri connazionali" dichiarò l'esponente del governo "ci era imposta dalla possibilità che gli ultimi avvenimenti avessero segnato un risveglio nel fanatismo delle plebi cinesi. Ed a tale ufficio di tutela che con maggiore urgenza ci si imponeva, il Governo del Re ha provveduto inviando nei mari della Cina il Regio incrociatore Marco Polo"[3]. Ma oltre all'azione di deterrenza e di polizia Bonin ricordava che era intenzione del governo italiano intensificare i rapporti commerciali con l'Impero di mezzo: "Anzi possiamo affermare che quella potenza, la quale per propria negligenza si trovasse completamente esclusa da quei traffici, ne risentirebbe grave iattura e troverebbe compromesso lo sviluppo avvenire del proprio commercio. Convinto di questo, il Governo del Re si terrà scrupolosamente guardingo contro ogni politica di avventure (...) ma porrà ogni sua cura nel promuovere ed aumentare lo incremento (sic) dei nostri scambi con gli Stati dell'"Estremo Oriente". L'interpellante si dichiarò tuttavia solo parzialmente soddisfatto: "Le dichiarazioni dell'onorevole Bonin a proposito dei nostri commerci mi appagano" affermò nella sua replica l'esponente della sinistra crispina "Ma io dico che il commercio non è tutto: l'Italia deve farsi valere là nell'Estremo Oriente anche per la sua

presenza politica"[4]. Il confronto tra il "socialimperialismo" crispino e la moderazione dei liberal-conservatori si stava dunque delineando per l'ennesima volta, con da un lato i sostenitori di una politica delle cannoniere più o meno orientata a una azione para-coloniale e dall'altro i fautori di una più accorta e graduale iniziativa di penetrazione commerciale che proteggesse sì gli operatori italiani colà dislocati ma al contempo preservasse l'Italia da una nuova avventura: il disastro di Adua era ancora troppo recente.

Il richiamo alla sconfitta africana e il sostegno all'iniziativa commerciale furono infatti le linee principali dell'azione parlamentare di Carlo Di Rudinì, il figlio del Presidente del Consiglio noto per le sue posizioni "eretiche" all'interno dello schieramento di destra e per la sua predisposizione alla politica estera: l'Italia non avrebbe dovuto imbarcarsi in un'ennesima avventura "crispina" ma al contrario avrebbe dovuto porsi dinanzi al Celeste impero come interlocutore privilegiato giocando sul suo ruolo di "piccola tra le grandi potenze" e di nazione estranea sino ad allora alle vicende asiatiche. Il risultato avrebbe dato notevoli vantaggi commerciali ma anche grandi concessioni minerarie, ferroviarie e cessioni di monopoli di vario genere: "L'Italia, che non è soverchiamente temuta dal Governo chinese (...) ma che ha abbastanza autorità per far sentire la sua azione, che non è fatta segno alle gelosie e alle rivalità delle grandi potenze, l'Italia certamente potrà, più facilmente che le altre grandi nazioni, ottenere quelle concessioni e quei vantaggi, che sopra ho accennati"[5]. La contestazione dell'esponente conservatore all'azione del governo si riduceva a una critica circa la debolezza del sostegno militare: l'incrociatore *Marco Polo* appariva agli occhi del figlio del Presidente del Consiglio "troppa poca cosa" rispetto al sostegno che le flotte degli altri paesi avevano dato alla corrispondente iniziativa commerciale. Pur respingendo certe velleità para-coloniali di alcuni esponenti crispini, Carlo Di Rudinì non accettava il tenue impegno della Marina italiana nel mar Giallo. La risposta di Visconti Venosta fu un'assicurazione circa l'imminente rafforzamento della flotta italiana al largo di Pechino. Tuttavia, il titolare degli Esteri faceva notare alla Camera che il traffico industriale e commerciale tra Italia e Celeste impero era ancora troppo scarso per potere essere paragonato alle radicate relazioni intesse da Francia, Gran Bretagna e Germania, ognuna delle quali inoltre aveva relativamente poco lontano dalle coste cinesi insediamenti coloniali (l'Indocina, Hong-Kong, i possedimenti tedeschi in Oceania). Nella sua replica, Di Rudinì dimostrò una certa sagacia e persino lungimiranza quasi profetica: "Oggi, nell'Estremo Oriente, noi ci troviamo di fronte a un momento politico affatto transitorio, di cui bisogna saper profittare, perché non durerà certamente che pochi anni; durante i quali il Governo cinese, per poter pagare i propri debiti e per potere entrare nel movimento economico civile, darà le proprie produzioni a coloro che sapranno prenderle per primi e fin d'ora ipotecarle"[6].

La caduta del governo Di Rudinì nel giugno 1898 e la nomina del generale Luigi Pelloux a nuovo Presidente del Consiglio vide al dicastero degli Esteri un

avvicendamento per molti aspetti sorprendente: Visconti Venosta venne sostituito dall'ammiraglio Felice Napoleone Canevaro, già comandante delle forze internazionali a Creta, energico sostenitore della politica di potenza e della funzione talassocratica di una nazione marittima come l'Italia. Il "nuovo corso" della politica cinese dell'Italia si esplicitò nel dicembre successivo, durante il dibattito per il bilancio degli Affari Esteri, allorché il deputato Santini aprì la discussione con una vera e propria dichiarazione programmatica della maggioranza in merito alle vicende dell'Impero di mezzo, il quale da alcuni anni veniva sfruttato con "usuraia prepotenza" da diverse nazioni. "Noi (...) è dolorosa confessione codesta, a tutto quel febbrile movimento ci siamo quasi del tutto disinteressati, che non può davvero chiamarsi efficace intervento la presenza in quei paraggi di una unica nave da guerra, quando tutte le altre potenze, ed Inghilterra e Germania e Russia e Francia, con alterna vece vediamo spingersi, proprio con lena affannosa, ad occupare e rade e porti aprendosi sbocchi e vie attraverso l'immenso continente, senza avere noi occupato neppure un lembo di terra od un approdo qualunque, ciò che sarebbe stata e sarebbe tuttora facile impresa"(7). L'iniziativa evocata dall'esponente della maggioranza non tardò ad esplicitarsi. Alla fine del 1898 Canevaro inviò a Pechino l'ex Ministro d'Italia a Tokio, De Martino. Il nuovo rappresentante aveva ricevuto chiare istruzioni dal governo italiano: si trattava di individuare, con l'ausilio del comandante Incoronato del *Marco Polo*, una zona della costa cinese da occupare similmente a quanto era stato effettuato dalle altre potenze europee. Individuata nella baia di San-mun, nella provincia di Che-kiang, la possibile area dove stabilire una presenza italiana, De Martino iniziò una lunga e infruttuosa trattativa informale con il governo di Pechino. Il Ministro d'Italia, condividendo la linea inflessibile del nuovo titolare della Consulta, richiese a Roma l'invio di una divisione navale che occupasse la baia e ponesse il governo imperiale dinanzi al fatto compiuto, similmente a quanto fatto dalle altre potenze.

Il governo Pelloux inviò quindi, a sostegno dell'iniziativa diplomatica di De Martino, soltanto la nave *Etna*, che andò ad affiancarsi nel mar Giallo al *Marco Polo*: la divisione navale richiesta dal Ministro d'Italia non era disponibile essendo gran parte della flotta impegnata nelle note vicende di Creta. De Martino avrebbe dovuto accontentarsi dei due natanti: in pratica, il rinforzo navale da un lato non intimorì minimamente il governo imperiale, dall'altro ne irrigidì le posizioni e ne irritò gli animi. Ai primi di marzo 1899 De Martino incontrò ufficialmente i rappresentanti del Celeste impero esponendo formalmente i desiderata italiani: il governo cinese respinse qualsiasi richiesta del diplomatico. La domanda venne quindi ripresentata dal Ministro italiano per mezzo di un atto scritto ufficiale, e nuovamente la richiesta venne respinta dal governo di Pechino il quale addirittura non rispose neppure al documento italiano: "Il Governo cinese", avrebbe scritto il capitano Tosti nella nota ricostruzione della spedizione italiana in Cina "non solo rifiutava all'Italia qualsiasi trattativa, ma usava con noi un contegno ben diverso da quello

cui era stato sempre piegato dalle altre potenze"[8]. Si ebbe una reazione disordinata e confusa da parte sia dei rappresentanti italiani in loco che del governo, e si giunse persino a un ultimatum presentato da De Martino al governo imperiale, utilizzando un metodo a dir poco sconcertante rispetto al *modus operandi* delle altre potenze le quali avevano sino ad allora ammantato di rispettoso sussiego ogni richiesta alle autorità del Celeste impero. Ma prescindendo dalla brutalità utilizzata dalla diplomazia italiana, l'elemento più significativo – che in qualche modo confermava l'approssimazione della strategia italiana – fu l'abbandono del Ministro De Martino da parte del governo italiano, il quale ne sconfessò l'operato e lo richiamò in patria, accusandolo di avere agito autonomamente. In realtà, l'8 marzo 1899 il Ministro Canevaro aveva inviato un telegramma al Ministro a Pechino dal tenore inequivocabile: "Autorizzo presentare ultimatum chiedendo che entro quattro giorni Governo cinese accetti in principio la nostra domanda e si dichiari pronto amichevole negoziato per stabilire particolari. Mancando risposta affermativa entro termine stabilito Incoronato dovrà ritirarsi da Pechino coi marinai e disporre per immediata occupazione"[9]. Poche ore dopo tuttavia un nuovo telegramma della Consulta annullava il precedente: ma, come sarebbe emerso successivamente, la confusione generatasi avrebbe portato il diplomatico a presentare comunque il famigerato ultimatum, scatenando una polemica che avrebbe investito il Parlamento stesso. Nell'azione intrapresa per San-mun, infatti, l'Italia aveva in una prima fase ottenuto il sostegno della Gran Bretagna che, oltre a volere riequilibrare la presenza tedesca in Estremo Oriente, mirava a indebolire la Triplice alleanza attraverso un sostegno alle velleità italiane. Tuttavia la notizia della presentazione dell'ultimatum aveva raffreddato Londra, preoccupata di salvaguardare i rapporti con la Cina e impedirne un'eccessiva irritazione. Questo aveva spinto Canevaro a compiere una repentina e clamorosa marcia indietro, tentando di bloccare l'ultimatum.

Il "caso di San-mun" giunse alla Camera il 14 marzo 1899, e fu il banco di prova della politica delle cannoniere voluta da Pelloux e Canevaro. La Presidenza ricevette ben sei interrogazioni, delle quali cinque si riferivano alla vicenda della baia e chiedevano sostanzialmente chiarimenti sulle trattative in corso mentre una domandava al governo di illustrare le ragioni per il richiamo del rappresentante italiano. La risposta di Canevaro fu ampia ma non del tutto convincente. Il Ministro riassunse in primo luogo i passaggi che avevano portato l'Italia a individuare nella baia di San-mun una possibile "stazione navale" italiana, motivandone la scelta soprattutto con il desiderio di non infastidire né la Gran Bretagna, che controllava il vicino arcipelago di Chu-San, né il Giappone, sotto il cui controllo si trovava l'attigua provincia di Fu-chien. Canevaro illustrò quindi le fasi della trattativa condotta da De Martino, prima informale e quindi ufficiale e l'azione di sostegno condotta dalla diplomazia britannica. Ma, proprio mentre i due governi concordavano una linea di condotta comune "(...) giungeva in Roma, per mezzo dell'Agenzia

Reuter, un telegramma, il quale annunciava che il nostro Ministro a Pechino aveva presentato un ultimatum alla Cina, chiedendo che entro quattro giorni fosse ripresa la primitiva nostra nota e fosse ammesso, in principio, di trattare sulla domanda nostra": secondo Canevaro, quindi, la decisione di presentare l'ultimatum fu una scelta unilaterale e personale del Ministro d'Italia e il governo italiano ne sarebbe venuto a conoscenza soltanto attraverso un'agenzia stampa! Il Ministro degli Esteri proseguiva quindi nella ricostruzione dei fatti: "Venne da me l'ambasciatore inglese, e vennero altri ambasciatori di Governi interessati nelle questioni cinesi, a domandare che cosa ci fosse di vero in questo telegramma. Io diedi la notizia per falsa; dissi insussistente quello che nel telegramma si riferiva; che doveva esservi un errore, essendosi da noi dati ordini perché ogni azione coercitiva fosse sospesa, perché ogni ultimatum fosse trattenuto; e che nulla avremmo fatto fin quando, come avevo promesso, fossimo in diritto di riprendere la nostra libertà di azione (...). Era evidente che il Ministro, sconfessato da noi, non poteva più rimanere, in circostanze così gravi, a rappresentare l'Italia in faccia al Governo cinese"(10). La rappresentanza italiana in Cina sarebbe stata rilevata pro tempore e significativamente dal Ministro britannico. Canevaro concluse il suo intervento promettendo un nuovo avvio delle trattative con la Cina e garantendo di fatto che – come ebbe a dire l'onorevole Santini, uno degli interroganti – non avrebbe consentito "che il nostro vessillo venga ritirato da quei mari, sui quali, fortemente affermandosi, ha spiegato al vento i suoi onorati colori"(11). Le comunicazioni del Ministro degli Esteri non soddisfecero invece gli altri interpellanti. Per l'onorevole Fracassi il dato piu significativo era la totale esclusione della Camera dalle vicende cinesi, la quale si trovava a dovere discutere di avvenimenti già accaduti e di situazioni ormai aggravate irrimediabilmente. L'onorevole Ceriana-Mayneri, noto imperialista, contestò al governo scarsezza di iniziativa e di energia in quelle lontane contrade, scatenando la reazione dell'ammiraglio Canevaro che con veemenza respinse le accuse e motivò la prudenza con efficace sagacia e forse una certa preveggenza: "(...) non si tratta più di questione fra la Cina e l'Italia: si tratta di una questione di carattere internazionale; e non spetta all'Italia di metter in convulsione con un atto fuori di proposito, l'Estremo Oriente, e di crear pericoli, che potrebbero ripercuotersi funestamente, in Europa, fra nazioni amiche"(12). Tuttavia, nonostante le assicurazioni del governo, la Camera aveva accolto l'intera vicenda di San-mun e "l'affare De Martino" con irritazione: l'estrema sinistra – schierata con energia contro Pelloux e pronta ad approfittare di qualsiasi errore governativo per dare battaglia – evocava piu volte il disastro africano di tre anni prima, quasi a volere considerare San-mun una "Adua diplomatica". Per l'"Avanti!" il paragone con le varie imprese d'Africa era evidente: "(...) il modo come noi andiamo in Cina indica appunto che ci si va unicamente per favorire quei medesimi interessi a cui il governo servì quando si volse alla conquista dell'Eritrea (...). Non v'ha dubbio: tutti gli interessi parassitarii che in Africa (sic!) misero capo al disastro di Adua e che in

Africa non trovano più occasione di soddisfarsi largamente, hanno profittato della insistenza di un Canevaro, della incoscienza di tutto il Governo, per rifare in Cina, su più larga scala, l'impresa africana"[13]; e per quello che concerneva il Ministro Canevaro, egli si era dimostrato reticente o peggio: "La politica estera nelle mani di un tale uomo" avrebbe scritto il quotidiano del Psi, "è come una macchina esplosiva nelle mani di un fanciullo"[14]. "I nostri mezzi economici" rincarava "Il Secolo", quotidiano del partito Radicale "sono deficienti per i bisogni di casa nostra. Perché dunque abbiamo a disperdere le nostre poche energie fuori di patria?"[15]. Dinanzi ai rischi di una discussione parlamentare sulla delicata questione cinese e soprattutto dinanzi alla possibilità che venisse approvata una mozione dell'estrema sinistra che chiedeva il ritiro delle navi italiane nel mar Giallo, il 3 maggio 1899 il generale Pelloux rassegnò le dimissioni affermando che un ritiro delle navi italiane sarebbe equivalso alla perdita dell'onore nazionale: "Il solo acconsentire" avrebbe dichiarato il Presidente del Consiglio nel corso di un'agitatissima seduta "per parte nostra, che fosse messo in votazione l'eventuale ritiro delle nostre navi dal mar Giallo, sembrò a noi atto talmente disdicevole all'onore, alla dignità del Paese (...) che l'abbiamo senz'altro escluso"[16]. In realtà, si trattava di una crisi pilotata che avrebbe avuto come principale vittima proprio il Canevaro, responsabile della confusa vicenda. Ottenuto il reincarico, Pelloux sostituì l'ammiraglio con il Visconti Venosta e varò un governo di centro-destra per lo più composto da sonniniani e rudiniani, che Domenico Farini avrebbe definito come il più conservatore dal 1876[17]. Il tentativo del secondo gabinetto Pelloux di trasformare le leggi eccezionali sull'ordine pubblico in definitiva svolta autoritaria istituzionalizzata scatenò le note reazioni dell'estrema sinistra e di parecchi deputati liberali sia di tendenza giolittiano-zanardelliana che persino di destra "legalitaria". La risposta di Pelloux all'ostruzionismo parlamentare fu la sospensione dei lavori della Camera dal 28 giugno al 22 novembre, fatto questo che sottrasse nuovamente alla classe politica la possibilità di seguire il precipitare degli avvenimenti in Cina.

Pochi giorni dopo la riapertura dei lavori parlamentari, si ebbe la discussione sul bilancio del Ministero degli Esteri e la situazione in Estremo Oriente fu nuovamente al centro del dibattito. Il nuovo governo Pelloux, condizionato dalla presenza del centro e della destra, modificò clamorosamente le posizioni sulla Cina passando dalla politica espansionista del Canevaro alla strategia di penetrazione commerciale del Visconti Venosta. La svolta, per molti aspetti sconcertante, fu accolta con durissime critiche dalle opposizioni e da molti esponenti della stessa maggioranza. "Dopo avere esposto con colpevole leggerezza il paese a una guerra colla Cina" scrisse "l'Avanti!", guerra che poteva essere il segnale di una conflagrazione europea, il generale Pelloux quando si vide costretto a una seconda sua incarnazione per sfuggire il voto contrario della Camera, si ritirò precipitosamente dalla impresa così pazzamente iniziata"[18]. Gli faceva eco nuovamente il radicale "Secolo": "(...) Quale di questi due uomini si è ricreduto: Pelloux o

Visconti-Venosta?"[19]. L'onorevole Angelo Valle, crispino, riprese immediatamente la questione di San-mun e la vicenda De Martino, riassumendo con arguzia e talvolta sarcasmo alcuni episodi, come ad esempio l'invio del secondo natante a sostegno del *Marco Polo*: "(...) quei rinforzi" disse Valle "e l'invio del nostro rappresentante non hanno dato fin qui risultati pratici, ma fornita, anzi, ragione ai mandarini cinesi, i quali stimano molto l'Italia come maestra di civiltà e di progresso, ma la temono poco nel senso militare. (...) La nostra politica, dunque, nell'Estremo Oriente, può riassumersi in una consumazione di carbone, il risultato della quale fu il fumo scappato via dai camini delle nostre navi"[20]. Per il deputato crispino, quindi, l'unica speranza per vedere salvaguardati gli interessi italiani nel Celeste impero l'avrebbe potuto fornire un'azione di forza di grande portata, unico strumento che avrebbe spinto il governo di Pechino ad accordarsi con Roma. L'intervento del repubblicano-legalitario Salvatore Barzilai, oratore di punta dell'estrema sinistra, riassunse la posizione delle opposizioni istituzionali relativamente alla politica estremo-orientale. L'esponente repubblicano sollevò in primo luogo quello che sarebbe divenuto un comune denominatore delle posizioni dell'estrema sinistra sulla vicenda, la richiesta della pubblicazione di un "Libro Verde" che raccogliesse tutti i documenti diplomatici corrispondenti e permettesse alla Camera di avere tutti gli elementi necessari per formulare un giudizio su quanto accaduto e soprattutto per definire una futura strategia. L'avere "chiuso la bocca", come ebbe a dire Barzilai, all'ex Ministro Canevaro mediante la sua defenestrazione non esimeva il suo successore dall'obbligo di dare alla Camera tutti gli elementi del caso. Nel frattempo, sia l'oratore che altri deputati si erano informati sull'evoluzione in Cina attraverso i più svariati dispacci internazionali. Dai documenti pubblici esaminati da Barzilai, emergeva il disordine della politica estera italiana e il pressapochismo dei suoi rappresentanti: "Il Governo italiano (...) ha fatto quello che voi, onorevoli colleghi, sapete; cioè un bel giorno ha mandato a Pechino quella tale nota che fu pubblicata integralmente sul Times di Londra, e nella quale chiedeva come caposaldo l'affitto della baja di San-mun e l'esclusività degli interessi nella provincia del Che-Kiang, cioè, in lingua povera l'occupazione di quella provincia". L'errore di forma, ma quindi anche di sostanza, era stato per l'esponente dell'opposizione imperdonabile: "I Cinesi possono consentire spesso alla sostanza delle pretese europee, ma vogliono salvata la forma, la faccia, come essi dicono nel loro stile. Essi quindi poterono consentire alle grandi potenze la domanda capziosa di assicurare loro l'inalienabilità di certe porzioni di territorio, inalienabilità che vuol dire in sostanza, per chi la richiede, l'occupazione per conto proprio, ma insorsero sempre contro domande pari alla nostra, che la stessa Inghilterra doveva trovare eccessiva: l'occupazione di una provincia"[21]. L'arrivo nel mar Giallo di una seconda nave da guerra italiana quasi contestualmente alla presentazione della nota aveva mandato "in un parossismo di collera" l'imperatrice, e l'aveva portata a respingere la richiesta italiana senza neppure una risposta (che

secondo il deputato repubblicano era per i costumi cinesi equipollente alla "più atroce ingiuria")[22]. Per Barzilai, quello fu soltanto il primo di una lunga serie di errori che si era concluso con il ritiro, confuso e risibile, della nostra azione diplomatica all'indomani del rifiuto britannico di appoggiare l'Italia nell'ormai compromessa vertenza per San-mun: "Prima" dichiarò l'esponente dell'opposizione "si poteva e si doveva, secondo noi, non porre il Paese per quella strada; ma dal momento che si era tentato e si era osato, non era lecito, senza preoccuparci e del decoro proprio e dello stesso prestigio europeo in quelle regioni, che riceveva per il fatto nostro un colpo del quale sarà per risentirsi lungamente, non era lecito arrestarsi nelle forme che ho detto ed allegando la giustificazione degli impedimenti inglesi, nelle modalità che dai ministri del Gabinetto Pelloux si sono narrate"[23]. Per Barzilai questa non era "storia retrospettiva", in quanto le azioni del precedente Gabinetto e dell'attuale erano comunque collegate dallo stesso Presidente del Consiglio, Pelloux[24] e la politica estera di tale governo era talmente fumosa (come sovente appariva dallo stile oratorio del Visconti Venosta) da potere di volta in volta essere considerata o opposta o concorde a quella del Canevaro[25]. Di certo, continuava il leader repubblicano, Visconti-Venosta aveva continuato nel tentativo di penetrazione territoriale in Cina, seppure senza "quell'ideale che era brillato alla fantasia marinaresca dell'onorevole Canevaro". E quindi, "(...) dopo un passeggero e breve periodo di vagheggiate stazioni di carbone", il nuovo Ministro degli Esteri "corse con la mente" all'idea di un "osservatorio commerciale" da stanziare sulle coste cinesi: "Si va a Pechino, ma la Cina non voleva saperne dell'osservatorio commerciale, molti più di che non avesse voluto sapere dell'occupazione del Che-Kiang e della baia di San-mun". La diplomazia italiana quindi dovette ridurre le pretese, passando dall'osservatorio commerciale alle concessioni minerarie, e poi a quelle ferroviarie, fallendo miseramente in tutti i tentativi. "Ma è venuto un giorno finalmente" affermò Barzilai suscitando l'ilarità della Camera e la reazione irritata del Ministro degli Esteri "in cui la Cina ha detto: anche l'Italia ci sta al mondo per qualche cosa, e quindi anche ad essa bisogna consentire una soddisfazione. E quel giorno faceva sapere alla Consulta che si consentiva all'Italia la cattedra di letteratura italiana nell'Università di Pekino". Perché, secondo l'esponente repubblicano i cinesi erano in una posizione debole ma "(...) essi, il giorno in cui si trovano a chi appare più debole di loro, diventano eroi"[26]. E debolezza fu, a detta di Barzilai, e poteva essere paragonata alle grandi disfatte del recente passato e alle debolezze delle scelte di alleanza del presente: "Una frase di Pasquale Stanislao Mancini" affermò in conclusione, accolto da scoscianti applausi dell'opposizione "mi pare che il governo abbia voluto applicare ai suoi programmi di politica estera. Egli diceva un giorno in questa Camera «L'Italia da quando ha conquistato la sua unità deve dare l'anima sua, le sue risorse perché in Europa dovunque felici, come essa è felice, si moltiplichino e consolidino le unità degli altri popoli». Onorevoli colleghi, in Africa siamo arrivati a costituire

la coscienza etiopica; a Pechino siamo giunti a risuscitare il sentimento dell'unità gialla che stava sparendo; e sulle rive dell'Adriatico, per quando il fato si poserà nuovamente sul capo della casa di Asburgo, ci apparecchiamo a costituire l'unità di un impero croato!"[27]. Giolitti intervenne subito dopo, con un breve e asciutto discorso nel quale si richiedeva al Ministro degli Esteri se le trattative per San-mun erano concluse, o meglio definitivamente fallite, o se stavano proseguendo e quando sarebbe stato pubblicato il più volte richiesto "Libro Verde": pur differenziandosi dal tono e da parte della sostanza dell'intervento precedente, l'esponente liberal-democratico si affiancava alle opposizioni nella richiesta di maggiore trasparenza. I due interventi spinsero il Visconti Venosta a replicare. Egli escluse anzitutto qualsiasi politica di occupazione condotta dal governo in Cina: non vi erano trattative né per San-mun né per altre baie o penisole; le relazioni con la Cina erano state ristabilite attraverso l'iniziativa del nuovo rappresentante italiano a Pechino, il marchese Salvago-Raggi. L'iniziativa italiana nel Celeste impero si sarebbe concentrata sulle attività commerciali e industriali dei privati colà attivi, sostenendone financo le collaborazioni con le autorità imperiali. Nelle parole del Ministro emergeva una politica più imperialista che coloniale: "Credo (...) che le imprese coloniali non si possano considerare indipendentemente dalle condizioni e dai mezzi che sono loro necessari per renderle possibili e proficue. Queste condizioni e questi mezzi sono l'iniziativa ed il concorso del capitale privato, un bilancio dello Stato che conceda le spese necessarie perché le occupazioni coloniali non rimangano sterili e senza valore; e soprattutto l'appoggio del paese: perché se vi è una politica che per essere seriamente condotta e praticata richiede il favore dell'opinione pubblica, questa è la politica coloniale"[28]. Il commento delle opposizioni a queste posizioni moderate non tardò e fu esplicitato per voce di Pilade Mazza, anch'egli repubblicano: "Egli (Visconti Venosta - NdA) ci annunzia che il Ministero, presieduto da quel medesimo Pelloux di ieri, ha mutato tattica e programma, e vuole unicamente aiutare e favorire le possibili colonie commerciali per la risoluzione del grande problema economico italiano"[29]. In sostanza, il primo governo Pelloux si era dimesso perché non voleva rinunziare a una politica di potenza e para-coloniale in Cina mentre il secondo governo Pelloux vi rinunciava preferendole un'iniziativa più moderata imperniata sulle penetrazioni commerciali private. Ma in realtà l'apparente contraddizione nasceva dalla diversa compagine governativa: mentre il primo governo Pelloux risentiva nettamente dell'influenza crispina, il secondo aveva inserito al suo interno gli eredi di quella destra storica da sempre refrattari alle avventure internazionali e favorevoli soprattutto all'intensificazione dei rapporti commerciali del Paese. Infatti il gruppo rudiniano apparve soddisfatto della rinunzia alle velleità espansionistiche in Cina, e chiese maggiore chiarezza circa l'attuale situazione delle trattative commerciali: "(...) o vi sono trattative in corso, e i documenti si pubblicheranno a trattative finite", dichiarò Ascanio Branca subito dopo Visconti Venosta "o le

trattative sono finite, e allora non capisco che cosa stiano a fare le nostre navi nei mari della Cina, quando ci costano milioni"[30]. Il giorno successivo la discussione ripartì nuovamente dall'"affare De Martino" per voce del padre del diplomatico, l'onorevole Giacomo che, pur aderendo al gruppo rudiniano e quindi alla maggioranza governativa, si distinse dalle scelte compiute dal dicastero degli Esteri per evidenti motivi familiari. La difesa del figlio iniziò con l'ennesima richiesta della pubblicazione del "Libro Verde" che avrebbe potuto "assolvere" il Ministro d'Italia dalle accuse lanciategli soprattutto dal predecessore del Visconti Venosta. Il deputato proseguì associandosi alla critica verso il metodo utilizzato circa la richiesta di "un diritto che costituiva un vero protettorato, una quasi sovranità" sopra una provincia "che equivale a un regno"[31]. A proposito dell'ultimatum, De Martino smentì clamorosamente Canevaro e in generale la linea tenuta dalla Consulta: "Quello che posso dichiarare" affermò il padre del diplomatico "è che l'ordine di ultimatum fu dato dal Ministro degli Affari Esteri al Ministro in Cina". Il Ministro d'Italia quindi fu incaricato dalla Consulta e, dinanzi all'irrigidimento cinese (e britannico) fu dalla Consulta sconfessato[32]. L'intervento di De Martino diede dunque un ulteriore segnale di quanto confusa, contraddittoria e financo oscura fosse la politica cinese del regno d'Italia, e si concludeva domandandosi il senso della presenza di cotanto naviglio da guerra nel mar Giallo, dato che il governo non voleva più perseguire una politica para-coloniale. La risposta di Visconti Venosta, il 13 dicembre successivo, fu chiara: "(...) per un criterio di cui spero la Camera mi lascerà la responsabilità, nella situazione che si era creata in Cina dopo gli ultimi incidenti (le sempre maggiori aggressioni agli stranieri colà residenti - NdA), non ho creduto opportuno, per qualche tempo, né opportuno, né prudente di ritirare le navi"[33]. Nel frattempo l'offensiva parlamentare dell'estrema sinistra si risolse nella presentazione di un ordine del giorno da parte di Barzilai e di altri deputati repubblicani, socialisti e radicali: "La Camera, mettendo a raffronto le recenti dichiarazioni del Gabinetto sulla Cina, con quelle che affermavano compromesso l'onore nazionale dal ritiro della navi dal mar Giallo, invita il Governo a giustificare gli opposti indirizzi di politica seguiti nell'Estremo Oriente, mediante la pubblicazione del Libro Verde"[34]. Il Ministro intervenne immediatamente affermando che il governo non riteneva opportuna la pubblicazione in quel momento dei documenti diplomatici poiché questa avrebbe rischiato di compromettere le iniziative private degli operatori commerciali italiani nel Celeste impero. Nella replica, Barzilai dichiarò che l'ordine del giorno sarebbe stato mantenuto in quanto esso tendeva a chiarire la contraddizione tra la politica del governo Pelloux-Canevaro e quella del governo Pelloux-Visconti Venosta sulla stessa questione. Giolitti riassunse con una certa efficacia i motivi della volontà governativa di non pubblicare i documenti diplomatici: "Evidentemente, se il Libro Verde si potesse pubblicare, senza che l'Italia facesse una cattiva figura, sarebbe già stato pubblicato". Quindi, concluse Giolitti, l'onorevole Barzilai avrebbe fatto bene a ritirare l'ordine del giorno per salvaguardare un'immagine

dell'Italia pregiudicata dagli errori governativi. Rivolto ai banchi del governo, il politico piemontese non poté trattenersi da una delle sue abituali critiche pungenti in merito alle contraddizioni più volte ripetute e ai tentativi di Pelloux di giustificare, in modo invero piuttosto maldestro, le differenze di posizione tra i suoi due governi: "Quando un capo di Governo parla di onore e dignità della nazione, non gli è lecito fare delle sottigliezze!"[35]. L'intervento di Giolitti convinse Barzilai, alla ricerca dei voti dei liberal-democratici, a correggere l'ordine del giorno eliminando dal testo il riferimento al Libro Verde ma mantenendo la richiesta di un chiarimento sugli opposti indirizzi di politica estremo-orientale. A quel punto, Pelloux chiese sull'ordine del giorno un voto di fiducia. Dinanzi a una presa di posizione così energica, si concluse il dibattito con le dichiarazioni di voto. Intervennero Bonin per la destra rudiniana, Fortis per la sinistra crispina e Fortunato per il centro sonniniano, tutti a favore del governo, seppure con differenze talvolta anche stridenti. I rudiniani apprezzavano la scelta attuale del governo, che respingeva l'avventura coloniale; Alessandro Fortis vedeva nella penetrazione commerciale un rilancio della politica di potenza del Crispi: "Noi abbiamo voluto semplicemente che l'Italia non si appartasse dal movimento che porta le altre nazioni Europee verso l'Estremo Oriente e questo concetto continuerà, io ritengo, ad informare la politica italiana"[36]; il centrista Giustino Fortunato infine, pur dichiarandosi contrario all'ordine del giorno dell'estrema sinistra, criticava il contestuale voto di fiducia richiesto dal governo. Per quanto riguarda gli altri gruppi, Giolitti non volle forzare lo scontro ed evitò di schierarsi con le opposizioni sul tema della fiducia, dichiarando la sua astensione; tuttavia egli non risparmiò al governo un'ennesima critica: "Debbo notare con gran dolore" disse durante la dichiarazione di voto l'ex Presidente del Consiglio "la confusione estrema che regna in quest'Aula per quanto si attiene alla politica estera. Abbiamo sentito i difensori più decisi della politica coloniale e gli avversari più accaniti di questa politica trovarsi d'accordo nell'approvare la politica del Governo (...) Sono due giorni che il Governo spiega, e appunto dopo tali spiegazioni non se ne capisce più nulla"[37]. Per l'estrema sinistra prese la parola il socialista Andrea Costa con un durissimo attacco al governo in tutte le sue espressioni: "Votiamo contro il Governo per la sua politica estera e per la sua politica interna. La sua politica estera è spavalderia e umiliazione; la sua politica interna è reazione; i due termini si conciliano!"[38]. L'esito della votazione, scontato, vide l'ordine del giorno Barzilai respinto per 168 voti contrari contro 54 favorevoli (tra i quali alcuni membri della maggioranza quali Bonacci e Carlo Di Rudinì) e 21 astenuti (in pratica tutto il gruppo Giolitti-Zanardelli).

Nei mesi successivi la Camera concentrò la sua attenzione sul braccio di ferro tra la maggioranza e le opposizioni e sull'ostruzionismo dell'estrema sinistra contro l'ennesimo tentativo autoritario di Pelloux. Ormai impossibilitata a deliberare, la Camera venne sciolta dal monarca e furono indette nuove elezioni, che vennero convocate per il 3 e il 10 giugno 1900, quasi contestualmente al precipitare degli

eventi in Cina e all'insurrezione del "Pugno della giusta armonia" (i Boxer), del "Gran Coltello" e delle altre società segrete nazionaliste e xenofobe. Il nuovo governo, presieduto da Giuseppe Saracco con la riconferma di Visconti Venosta agli Esteri, entrò in carica il 24 giugno, quattro giorni dopo l'inizio dell'assedio alle legazioni di Pechino[39].

Le operazioni condotte dai marinai italiani, sia sulle navi che presso le legazioni, ebbero l'unanime sostegno della Camera. Esempio di tale clima fu l'intervento del Ministro della Marina Morin durante la seduta del 1° luglio, il quale dopo avere letto una lettera di ringraziamento del vice ammiraglio Seymour per l'energia, lo zelo e il coraggio dei marinai italiani affermò, in un tripudio di tutta la Camera: "Anche senza la notizia ricevuta avrei potuto rendermi mallevadore con la massima sicurezza, che in questa circostanza l'esiguo manipolo di uomini sbarcato dalle nostre navi si sarebbe distinto ed avrebbe tenuto alto il nome italiano. Il mio cuore di italiano e di marinaio palpita ora di legittima soddisfazione nel vedere come sia resa loro così splendida giustizia dal distinto ammiraglio inglese, sotto gli ordini del quale hanno combattuto"[40]. La Camera si associò quindi all'onorevole Santini (non senza alcune interruzioni del socialista Enrico Ferri) nel cordoglio verso i primi caduti italiani negli scontri contro boxer e truppe regolari cinesi. Ma la rapida evoluzione della situazione e le pressanti richieste d'aiuto provenienti dalle legazioni, compresa la notizia poi smentita della morte del Ministro d'Italia Salvago-Raggi, spinsero la Camera ad affrontare il delicato tema di una spedizione militare al fianco delle altre potenze. Il dibattito vide l'estrema sinistra sollevare alcune perplessità sulla vera natura della spedizione almeno nelle intenzioni di certi esponenti della maggioranza. Si ebbero all'interno dell'opposizione di estrema sinistra alcune distinzioni tra i repubblicani e i radicali, più favorevoli all'intervento, e i socialisti, alquanto preoccupati dalle velleità colonialistiche che tale impresa poteva sottintendere e malcelare soprattutto alla luce delle posizioni dei crispini: "Gli avvenimenti in Cina" si leggeva su "l'Avanti"! pochi giorni prima l'intervento militare "danno occasione al risorgere della politica espansionista; ed ecco che ieri appunto nella 'Tribuna' il vecchio sognatore di conquiste lanciava il suo grido di guerra e richiamava il programma che condusse al disastro finanziario e al massacro di Abba-Garima"[41]. Nel corso della seduta del 2 luglio, il Ministro Visconti Venosta rispondendo alle numerose interpellanze sulla Cina illustrò l'imminente azione militare italiana: "(...) mi faccio l'interprete di un sentimento che ci è comune, dicendo con quale pensiero noi seguiamo la sorte della nostra e delle altre legazioni (...). Nel corso degli eventi, l'accordo ha sempre esistito fra le potenze (...). Lasciata in disparte ogni altra preoccupazione, le potenze fanno oggi concorrere tutta la loro attività al ristabilimento dell'ordine e alla difesa degli interessi europei. Il Governo ha fatto partire delle navi, che, con le altre che si trovano nei mari della Cina, o presto vi saranno, formeranno una squadra di sei o sette navi cogli equipaggi rinforzati, che coopererà con le squadre degli altri Stati, ed avrà,

occorrendo, alcune forze da sbarco". La spedizione, tuttavia, aveva obiettivi limitati al ristabilimento della sicurezza nei confronti degli europei operanti in Estremo Oriente e al ripristino dei commerci: "(...) non è nelle nostre intenzioni, come non è, per quanto posso assicurare, nelle intenzioni delle altre potenze, di cercare negli avvenimenti presenti, alcuna occasione per una politica di occupazioni o di possessi territoriali in Cina"[42]. Mentre l'estrema sinistra, per bocca dell'onorevole Socci, replicava al Ministro condividendo i limiti della spedizione, l'esponente della sinistra storica Nunzio Nasi intervenne contestando le motivazioni, limitate nella portata, del progetto di Visconti Venosta di inviare un corpo di spedizione italiano in Cina: "L'onorevole Visconti Venosta dice che bisogna andare in Cina per fare opera conforme agli intendimenti delle altre grandi Potenze. Egli crede ed afferma che l'interesse delle grandi Potenze sia solamente quello di garantire la vita e gli interessi dei loro connazionali e di esercitare i doveri di civiltà verso quel grande centro di vita, che vorrebbe chiudersi alla concorrenza delle altre forze del mondo. In verità sono poco persuaso di questa spiegazione (...). La tutela dei grandi interessi di civiltà mi è parsa sempre una delle solite frasi con le quali, in ogni tempo, tutte le grandi potenze hanno colorito i loro fini di conquista". Ma Nasi non negava che l'intervento fosse un dovere per l'Italia: "Tutti ora ammettiamo che l'Italia debba intervenire; ma aggiungo che deve intervenire con un obbiettivo preciso, con un piano sicuro, senza attendere gli avvenimenti, senza andare incontro a disinganni, che potrebbero far compagnia a parecchi altri amarissimi, ai quali siamo andati incontro per effetto della nostra debolezza, della nostra incertezza, della nostra impreveggenza". Niente avventure coloniali quindi, ma al contempo Nasi richiedeva un'iniziativa che garantisse al corpo di spedizione una base logistica sulla terraferma: se ciò non fosse accaduto, i marinai sarebbero stati soltanto "padroni delle acque": in quel caso il compito di difendere i nostri pochi connazionali avrebbe potuto essere trasferito alla Germania o alla Gran Bretagna, risparmiandoci un'inutile spedizione militare[43]. L'intervento di Nasi si concluse con un'interruzione di Enrico Ferri che in una sola frase riassumeva le posizioni socialiste: "Purché non si faccia un'altra Etiopia!"[44]. Di ben altro tenore fu l'intervento del crispino Fortis, che salutava la partecipazione italiana alla spedizione in Cina come il tramonto definitivo dell'"infausta" politica dell'abbandono. L'intervento sarebbe servito senz'altro a salvaguardare i nostri connazionali, ma "(...) al periodo della difesa e del ristabilimento dell'ordine, dovrà necessariamente succedere il periodo dei risarcimenti; ed al periodo dei risarcimenti dovrà succederne un altro (...) e sarà quello in cui si dovranno discutere e stabilire le garanzie per la sicurezza dell'avvenire..."[45]. Santini seguì Fortis nell'approvare la politica governativa e paragonò l'invio dei soldati italiani in Cina all'impresa di Crimea, suscitando l'ilarità dell'estrema sinistra. Santini concluse l'intervento augurandosi che tale intervento militare potesse fare trarre vantaggi per l'Italia: "vantaggi pei quali, dopo il sangue nobilissimo sparso in Cina, è impegnato per la civiltà e per l'umanità,

l'onore della nostra bandiera"[46]. L'estrema sinistra espresse parecchi dubbi, pur senza opporsi rigidamente all'invio del contingente. "La via è questa:" avrebbe scritto "l'Avanti!" "non consentire al Governo che i mezzi necessari per trarre in salvo i nostri connazionali che fossero in pericolo: non altro". Il quotidiano socialista insisteva nel ricercare le cause di quella vicenda, accusando i governi precedenti di avere scaraventato l'Italia in quello che appariva come un immane cataclisma: "Ah, tristi retori! Il vostro primo dovere sarebbe stato di non versare olio sul fuoco colla vostra pazza impresa di San-mun. Si è vero: allora assumeste una ben triste responsabilità"[47]. Il precipitare degli eventi e le notizie circa immani massacri di europei in Cina pose i socialisti, assai più dei repubblicani e dei radicali, nella difficile situazione di dovere fare coincidere neutralismo e interessi nazionali. Arturo Labriola individuò nella politica espansionistica e imperialista dei "due Imperi feudali e militareschi d'Europa" la causa prima della situazione cinese[48] e indicò in una politica filo-britannica, che prevedeva anche la delega totale al Giappone per la risoluzione del problema militare e la difesa dei nostri connazionali, una possibile alternativa all'invio delle truppe: "Noi possiamo quindi limitarci ad assistere moralmente l'Inghilterra e a guardarci di cavare dal fuoco la castagna che mangeranno gli altri"[49]. Nei giorni successivi, i socialisti affinarono le loro posizioni: pur ribadendo che l'unica alternativa possibile era un distacco dalla Triplice sulle questioni estremo-orientali e un avvicinamento alla Gran Bretagna, accettavano l'utilizzo di un piccolo contingente italiano in Cina: "Noi (...) non abbiamo da dire nulla contro la partecipazione, che è già un fatto compiuto, di pochi marinai italiani alla spedizione internazionale. Ma non possiamo consentire altre spedizioni di navi e di truppe"[50]. In seguito, anche tale posizione si corresse, e il gruppo socialista accettò l'invio di un contingente militare, anche se con molte perplessità e respingendone l'entità, giudicata eccessiva: "(...) Con che animo", si domandava "l'Avanti!", "e con che propositi vanno in Cina i soldati italiani? Questo il governo ha l'obbligo di dire; questo il Paese ha il diritto di sapere"[51]; e riguardo ai vantaggi: "(...) se porti da concedere non ve ne sono più, se denari e territori non se ne debbono chiedere in troppa misura, che rimarrà all'Italia per indennizzo o per compenso della sua partecipazione negli affari dell'Estremo Oriente?"[52]. Alla vigilia della partenza, "l'Avanti!" pur attaccando il governo e insultando il titolare degli Esteri, ne ridimensionava tra le righe la portata "colonialista", e di conseguenza giustificava la scelta socialista di non ostacolare l'iniziativa: "Si mandano (...) laggiù alcune migliaia di poveri soldati (...) si mandano con la illusione di ottenere che l'Italia tenga così il posto nel concerto europeo. E si dice che se non si facesse, l'Italia si isolerebbe, e dovrebbe presto o tardi rassegnarsi a cogliere i frutti del suo isolamento. Illusione, abbiamo detto, non pretesto. Perché il Visconti Venosta è assolutamente un inetto. Egli non ha fini davanti a sé, né aperti né nascosti. Se perciò dicessimo ch'egli adopera un pretesto, ammetteremmo che egli abbia un fine coperto, quello di cacciare l'Italia a beneficio del militarismo, negli

ingranaggi di un'avventura. Ma con una siffatta ipotesi, si farebbe troppo onore al suo cervello"[53]. Ma come spesso accadeva, chi meglio riassunse le posizioni e le scelte socialiste sull'intera vicenda fu Filippo Turati, che dalla sua "Critica Sociale" tracciò la linea su cui si sarebbero attestati i suoi compagni di partito e persino i suoi alleati repubblicani e radicali: "L'Estrema Sinistra (...) appunto per il senso, che la punge, della propria responsabilità politica e parlamentare non volle, allo stato delle cose, mettere al muro il Ministero e provocare un volo della Camera sulla questione dell'intervento in Cina; perché, nella presente condizione degli animi, sotto il colpo della notizia degli eccidi di Pechino etc., quel voto avrebbe, assai probabilmente, autorizzato ed incoraggiato il Governo a fare assai più e assai peggio di ciò che, dalle dichiarazioni di Saracco e di Visconti-Venosta, sembrava disposto a fare; e questo, parlamentarmente e nell'interesse della patria – se non del partito – sarebbe stato, più che un errore, una colpa; più che una colpa, un delitto"[54]. Ancora più esplicito si dimostrò Claudio Treves: "Se gli avamposti della civiltà europea in Cina, le sentinelle avanzate degli scambii, i fondatori delle case di credito, i costruttori delle ferrovie e dei telegrafi, gli esportatori del vapore e della elettricità, gli agricoltori e gli industriali, cadendo sotto il lungo coltello dei boxer, hanno reclamato dall'Europa i soccorsi o la vendetta – qui s'intende che la vendetta non significa altro che la prevenzione civile ed organizzata contro la temuta violenza di aggressioni future – sarà difficile alla solidarietà europea di restare del tutto inerte; la formula: né un uomo né un soldo apre una parentesi per accogliere qualche eccezione"[55]. Privi delle incertezze socialiste ma non delle perplessità circa un'involuzione coloniale di una vicenda che doveva limitarsi a mera opera di polizia, i radicali appoggiarono da parte loro una spedizione della Regia Marina: "Nessuno si può opporre ragionevolmente che l'Italia mandi in Cina tre o quattro navi da guerra, sia per proteggere i nostri infelici connazionali od altri europei scampati alla strage, sia per esigere la punizione degli assassini ed una indennità adeguata alla famiglia degli assassinati: ma un'azione diversa da questa (...) questo poi no"[56]. Infatti, la posizione radicale si sarebbe affiancata a quella socialista allorquando il governo decise di inviare con le navi anche un corpo militare, considerato dagli eredi di Cavallotti come il segnale della volontà conquistatrice del gabinetto Saracco, assai lontana dagli intendimenti delle origini[57].

Al confronto tra estrema sinistra e governo si sovrappose l'ennesimo duello tra liberali e cattolici. La linea dell'opposizione cattolico-moderata poteva essere riassunta dai velenosi e quasi truculenti corsivi dell'"Osservatore cattolico", il quotidiano della curia milanese: "Bisogna dunque rendersi ben conto dello stato delle cose quando si ragiona di importazione di civiltà europea nella Cina e chiedersi che civiltà intenda l'Europa importarvi e se lo stato di civiltà cinese sia tale da accogliere quell'importazione e da scomparire davanti alla novella civiltà. (...) Ma (...) la civiltà europea non è già quella civiltà dal giovane sangue, vergine, immacolato che possa rinsanguar un corpo già incadaverito prima di morire, ma è una civiltà

sulla quale la morale, la giustizia, il diritto, la sana ragione insomma, crollano il capo rinvenendo in essa germi e piaghe tali di corruzione e di degenerazione da mettere in serio dubbio se sia una vera civiltà. (...) E che fra gli europei e i cinesi ci sia una tal eguaglianza di immoralità ce lo prova il fatto che, là, in Cina, la rivoluzione operata dai boxer contro gli stranieri è stata preparata (...) con quelli stessi metodi e mezzi con cui l'Europa preparò le sue rivoluzioni: con le società segrete". Con un parallelismo inedito e assai disinvolto il quotidiano cattolico concludeva l'attacco affiancando carboneria, massoneria, il "Grande architetto" e il "Dio Mercurio", ai boxer, alle società segrete cinesi e addirittura al Budda(58). Le energiche posizioni dell'opposizione cattolica e clericale scatenarono la reazione degli ambienti più laici dell'opinione pubblica italiana. "La Perseveranza", quotidiano ultra conservatore milanese vicino agli ambienti rudiniani e al Visconti Venosta, commentando successivamente le cause del conflitto nell'Impero di mezzo non aveva dubbi sulle responsabilità cattoliche: "Quella povera gente – i cinesi – era felice da secoli. La civilizzazione venne a turbarla (...) Il fatto culminante fu la propaganda religiosa cattolica e protestante. Perché non dirlo? Un po' alla volta i missionarii si infiltravano nei paesi cinesi convertendo intere popolazioni, ed è con stupore che scopriamo oggi 'missioni' che sono padrone di città e villaggi"(59). In seguito le posizioni cattoliche si stemperarono con l'evolversi della situazione dal punto di vista politico e militare e soprattutto con le notizie inerenti alle vere o presunte stragi di missionari cattolici: *ob torto collo* l'opposizione clericale e pontificia accettò l'iniziativa dell'odiato Stato liberale, non senza distinguere tra i soldati italiani, che compivano il loro dovere di cattolici andando a salvare i sacerdoti e i missionari nel Celeste impero, e il governo di Roma, animato da cupidigia e saturo di materialismo negli obiettivi: "Non ascolti il soldato che salpa dal lido italico per il mare Giallo e i misteriosi lidi dell'impero Celeste, non ascolti il liberale e l'ebreo che gli additano nel missionario cattolico la cagione delle sommosse chinesi; il liberale è bugiardo e calunnia, sia esso o moderato, o radicale, o socialista, monarchico o repubblicano. Santifichi il soldato la sua missione col proposito di difendere i fratelli che laggiù propugnano la causa di Gesù Cristo, poiché questa è la causa che conferisce a loro il diritto contro cui i boxer non possono opporre pretesto di sorta"(60). Più che l'Italia, quindi, erano gli italiani – in quanto cristiani e cattolici – a raccogliere il sostegno delle componenti clerico-moderate, le quali in ultima analisi leggevano la spedizione internazionale come l'ultima crociata in nome della Verità evangelica e contro i "pagani" cinesi.

La Camera sospese i lavori il 9 luglio per la pausa estiva e, salvo la seduta del 6 agosto per la commemorazione di re Umberto e la "Seduta reale" per il discorso di Vittorio Emanuele, non si riconvocò fino al 22 novembre. In tale data la presidenza del Parlamento inviò un saluto a "quelle schiere di giovani animosi che là nell'Estremo Oriente tengono alto l'onore della bandiera italiana"(61). L'intervento del Ministro della Marina Morin andò oltre la retorica, anticipando

il futuro dibattito e l'ultima fase della vicenda estremo-orientale: "(...) credo di poter asserire che questi nostri prodi hanno dato prove, non solo di brillante valore, non solo di resistenza ammirevole a fatiche di ogni sorta, ma anche di salda disciplina, e che in nessuna occasione essi si sono lasciati trascinare a commettere eccessi, anche se provocati dall'esempio dei nemici contro i quali hanno dovuto combattere"(62). Non la pensava così "l'Avanti!" che pochi giorni dopo pubblicava una lettera di un anonimo soldato italiano che ammetteva di avere partecipato, e attivamente, ai massacri di Tien-Tsin: "Dedichiamo" commentava il quotidiano socialista "(...) l'edificante brano di prosa al procuratore generale di Roma, e lo raccomandiamo al Ministro Morin perché meglio si informi sulle cose della Cina prima di fare certe affermazioni in Parlamento"(63).

L'ultima fase delle reazioni politiche sulla questione estremo-orientale fu inaugurata da un'interrogazione presentata dal deputato rudiniano Luigi Luzzatti il 6 dicembre 1900, il quale chiese alla triade ministeriale competente (Esteri, Guerra e Marina) se potevano "(...) confermare la lieta notizia che i nostri valorosi soldati e marinai in Cina si siano tenuti estranei a atti di stragi e di rapine"(64). L'onorevole Carlo Donati, anch'egli appartenente all'area di destra presentò lo stesso giorno un'interrogazione analoga "per sapere come i nostri soldati si condussero in Cina, e se presero parte alcuna alle atrocità che si affermano commesse dalle truppe straniere"(65). Più articolata, e sottintendente una richiesta di affrancamento delle truppe italiane dal teatro cinese, fu la richiesta del repubblicano Gustavo Chiesi: "per sapere, se e quale parte ebbero le truppe italiane in Cina, nei massacri e nei saccheggi commessi dalle truppe alleate, denunziati ora dalla stampa di tutto il mondo civile; e, comunque, se la permanenza della nostra bandiera fra gli alleati non implichi la complicità morale dell'Italia in quegli eccessi"(66). Il Ministro della Guerra, generale Ponza di San Martino, rispose con fermezza ma anche senza produrre elementi di prova. Il Governo, avuto sentore delle notizie, si era rivolto al capo della legazione a Pechino il quale aveva confermato che nessuna violenza né saccheggi erano stati compiuti dalle truppe italiane in marcia da Tien-Tsin a Pechino, come peraltro confermato dal comando del corpo di spedizione. "Io" aggiungeva il Ministro "quindi non dubito che i nostri soldati abbiano sempre conservato una disciplina tale da escludere la possibilità di qualunque rappresaglia e che non abbiano dimenticato mai che la generosità è dei forti"(67). Ponza di San Martino concludeva il suo intervento rammentando l'inconsistenza di molte notizie giunte quell'estate da Pechino, non ultima l'uccisione delle mogli dei diversi ministri europei da parte degli stessi mariti per impedire loro di cadere vive nelle mani dei boxer, quando in realtà esse erano state portate al sicuro in Giappone. Se Luzzatti fu soddisfatto delle parole del Ministro, Donati si dimostrò più cauto e soprattutto espresse perplessità circa la condotta complessiva del corpo di spedizione internazionale: il conforto dato dalla notizia che le truppe italiane non avevano partecipato agli eccessi descritti dai giornali "(...) è scemato

dal pensiero che purtroppo, non per colpa nostra, ma di altri, attraverso la nostra civiltà ed in nome di essa, si ritorni ad atti dell'antica barbarie"[68]. Di ben altro avviso fu il Chiesi, che da un lato sottolineò la vacuità delle notizie a conoscenza del Ministro e dall'altro chiarì la natura della seconda parte della sua interrogazione: "(...) io non credo che sia decoroso ed onorevole per l'Italia il mantenere la sua bandiera là dove le truppe internazionali danno spettacolo da predoni, semplicemente!"[69]. Le posizioni delle opposizioni si definirono quindi l'11 dicembre successivo con la presentazione di un ordine del giorno da parte di Giovanni Bovio, anch'egli repubblicano, il quale, ispirato da una campagna di stampa innescata dal quotidiano radicale "Il Secolo", recitava: "Dopo le notizie precise circa l'azione delle armi internazionali nella Cina, la Camera propone il ritiro delle truppe italiane da quel paese, dove la civiltà è stata offesa nel nome e nei fini"[70]. Nella sua relazione di presentazione, Bovio si pose una domanda retorica: "È civiltà questa, davvero, che la vecchia Europa porta nella Cina? (...) Innanzi all'acume italiano (...) non vengano le grandi potenze a presentare certi equivoci che farebbero sorridere i segretarii degli ultimi Comuni rurali. Dicano di andare in Oriente chi a proteggere e ad estendere le occupazioni già fatte, chi a tentarne di nuove, chi a precludere la via alla potenza piu temuta e invadente, chi a scongiurare il pericolo di una esclusione dalla futura divisione della preda, chi, come il Giappone, ad impedire la vera evoluzione della Cina che tende a una vasta federazione: questo dicano ed altro: ma non parlino di diritto delle genti (...) II Ministro italiano doveva rispondere alle potenze: volete compagno il mio paese ad una impresa di civiltà? Vengo. Ma dove la civiltà cominci a farsi complicità, mi ritiro. La mia venuta è giustificazione; il mio ritiro, è condanna: perché l'Italia, tenuto conto della sua origine e della sua missione, non può macchiarsi"[71].

L'intervento di Bovio assunse i toni di una dura requisitoria che andava ben al di là della vicenda internazionale, evocando nuovamente la strategia "liberticida" dei governi di fine secolo. Il riferimento formalmente era alle altre potenze, ma pareva rivolgersi anche a certi scranni parlamentari e governativi: "In nome della forza, voi siete il potere militare con tutte le conseguenze: siete la strage come mezzo, la conquista come fine (...). Dovete voi" concludeva il deputato repubblicano stavolta rivolgendosi esplicitamente al Governo "e questa iniziativa tornerebbe tutta ad onor vostro, fare intendere alle potenze che se le loro soldatesche, con mani lorde di furto e di sangue, continueranno ad onorare la civiltà nella Cina, voi richiamerete il soldato italiano, che, memore della patria sua, non si è macchiato"[72]. Immediatamente dopo l'intervento di Bovio prese la parola il Presidente del Consiglio Saracco. Egli innanzitutto si mostrò sorpreso dal "fiorito discorso" dell'esponente dell'opposizione, compiuto a conclusione della vicenda militare e non all'inizio della stessa: le posizioni di Bovio, quindi, non avevano alcun significato pratico. Conclusa l'operazione militare, le truppe italiane stavano

attendendo la conclusione delle trattative di pace con la Cina. Un ritiro delle truppe in quel momento sarebbe stato, per il Governo, per lo meno inopportuno, e financo disastroso. "Or bene, in questo stato di cose, vi pare proprio (...) che sia venuto il momento di ritirare le nostre truppe, dopo le vittorie riportate col sangue italiano? Venir meno ai doveri assunti verso le altre Potenze e rinunziare ai vantaggi, che solo con la presenza e con l'azione delle nostre truppe, possiamo aver fede di conseguire?". Inoltre, aggiungeva Saracco, le notizie alla base della richiesta di Bovio e dell'opposizione circa le presunte efferatezze compiute da altri eserciti europei non erano suffragate da prove. Alcuni deputati, tra cui Leonida Bissolati, interruppero il Presidente del Consiglio rammentandogli l'ammissione fatta dal Ministro della Guerra, il quale aveva negato la partecipazione degli italiani alle stragi ma non le stragi stesse. A quel punto Saracco concluse il suo discorso respingendo *tout-court* l'ordine del giorno di Bovio, senza replicare ulteriormente alle ultime eccezioni sollevate(73). La discussione si concluse con la dichiarazione di voto di Giolitti, il quale pur comprendendo le perplessità di Bovio, confidava sull'azione accorta del Governo e quindi avrebbe votato contro l'ordine del giorno. Il voto, scontato, vide una ampia maggioranza, che oltre a rudiniani, crispini e giolittiani comprendeva anche alcuni esponenti dell'estrema sinistra, respingere l'ordine del giorno, sostenuto da una pattuglia di socialisti, repubblicani e radicali.

Gli avvenimenti in Cina tornarono ad essere eclissati dall'evolversi della situazione politica in Italia e dalle imminenti scelte internazionali del Paese. Nel febbraio 1901 Saracco fu sostituito da Zanardelli e il Visconti Venosta lasciò il dicastero degli Esteri a favore di Giulio Prinetti. Il passaggio dal liberalismo conservatore a quello progressista distolse l'attenzione della classe politica italiana dai lontani avvenimenti nel Celeste impero, dove peraltro la situazione si stava normalizzando e le trattative di pace stavano per giungere a una conclusione. Un dispaccio del "Corriere della Sera" del 7 marzo 1901 ripropose la questione cinese in una lettura retrospettiva, e il repubblicano Chiesi presentò un'interpellanza al Ministro della Guerra in merito all'impreparazione logistica del nostro corpo di spedizione: mezzi di trasporto inadeguati, perdita di materiale sanitario durante le operazioni di sbarco (compiute, caso unico tra i vari corpi di spedizione, con giunche in bambù anziché con moderne lance), scarsezza di animali per il trasporto a terra, penuria di vettovaglie (che spinse molti soldati al saccheggio), mancanza di vestiario e soprattutto assenza di tenute invernali(74). Chiesi concludeva la sua interrogazione chiedendo il fondamento di tali voci e le corrispondenti responsabilità. La risposta di Ponza di San Martino, riconfermato da poco al dicastero della guerra, fu a tratti chiara e a tratti curiosa: lo sbarco non poteva che avvenire con imbarcazioni di bambù, visto il lungo bagnasciuga che non avrebbe permesso l'approdo di altre imbarcazioni, mentre la parziale perdita del materiale fu dovuta principalmente alle condizioni climatiche avverse che si ebbero durante le fasi di sbarco. I trasporti, poi, risultarono tra i più efficienti di tutto il corpo di spedizione

internazionale e nessuno tra i comandanti ebbe a lamentarsi dell'equipaggiamento invernale o dei viveri. Forse si trattava di equipaggiamenti inferiori a quelli degli altri, ma nessuno ha mai protestato per questo: "Se siamo abituati a far con poco, meglio per noi"(75), concluse il Ministro della Guerra non senza suscitare alcuni commenti e soprattutto mantenendo tutte le perplessità dell'onorevole Chiesi.

La questione cinese tornò all'ordine del giorno della Camera il 25 marzo successivo, con un'interpellanza del sonniniano Ettore Fracassi in merito alla spinosa questione della pubblicazione dei documenti diplomatici. Prinetti acconsentì alla pubblicazione dei documenti diplomatici compresi tra i disordini dei primi mesi del 1900 e i preliminari di pace, mentre ritenne prematura la pubblicazione dei documenti successivi essendo le trattative di pace ancora in corso. Fracassi si dichiarò insoddisfatto in quanto esigeva almeno la pubblicazione di quel carteggio inerente all'annosa questione di San-mun, non ancora del tutto chiarita. Ma Prinetti si dimostrò inamovibile: "Io all'onorevole Fracassi porterò l'esempio dei deputati inglesi di opposizione la più risoluta, i quali non hanno mai premuto alcun Ministro degli Affari Esteri del loro paese affinché presentasse documenti, che egli nella sua coscienza e sotto la sua responsabilità non credesse giusto di pubblicare. È quindi conscio della mia responsabilità che dico all'onorevole Fracassi di non ritenere ancora giunto il momento di pubblicare i documenti, a cui l'onorevole Fracassi ha alluso"(76).

Il dibattito parlamentare sulla questione estremo-orientale e la spedizione militare si concluse nel giugno 1901 con una discussione introdotta dall'onorevole Francesco Guicciardini, della sinistra storica post-crispina, il quale riassunse l'impresa cinese nel modo seguente: "La partecipazione all'impresa cinese certamente non poteva essere evitata, ma dobbiamo essere grati al Gabinetto Saracco di averla contenuta nei limiti richiesti dagli interessi che abbiamo in Cina ed in quelli segnati dalla nostra potenzialità economica. Ed ora, a cose finite o che si avviano alla loro soluzione, di quella partecipazione non abbiamo diritto di lagnarci, perché abbiamo raccolto notevoli frutti. Abbiamo reintegrato il prestigio del nome italiano nell'Estremo Oriente, manomesso dall'inconsulta impresa di San-mun, abbiamo accresciuto la nostra autorità nel concerto delle nazioni, ed abbiamo un legittimo compiacimento per la buona figura che le nostre truppe e le nostre navi hanno fatto nell'esercito e nella flotta internazionale. Ma se tutto ciò è vero, è anche vero che quel senso di misura che ci ha assistito negli esordi della spedizione conviene che non ci abbandoni ora". Guicciardini, su posizioni assai più prossime a Giolitti che a Fortis, chiedeva dunque il ritiro della nostra spedizione, "appena che le circostanze e gli obblighi che abbiamo verso le altre Potenze lo consentano", l'astensione da qualsiasi occupazione territoriale che "rappresenterebbe un dispendio di forze finanziarie, militari e diplomatiche" oltre a contrastare un'eventuale politica di amicizia verso l'Estremo Oriente e la Cina in particolare, e il rafforzamento della presenza consolare nel Celeste impero(77). Più energica apparve la posizione

dell'onorevole De Marinis, socialista ma anch'egli su posizioni "eretiche" rispetto al suo gruppo, il quale non soltanto invocava un'ampia partecipazione alle iniziative commerciali e industriali in Cina, ma una "divisione navale" stabilmente ormeggiata nel mar Giallo e l'affitto della baia di Nimbrod quale "deposito di carbone" per 99 anni. Non si trattava di alcuna velleità colonialista: "(...) si rassicuri l'onorevole Guicciardini, e si rassicuri la Camera" aggiunse verso la conclusione uno sprezzante De Marinis "cogli uomini egregi che stanno al potere, non c'è pericolo alcuno che una politica di espansione si faccia in Cina"[78]. La proposta di De Marinis venne quindi ripresa da Luigi Luzzatti, che chiese esplicitamente al Governo se fosse suo intendimento di stabilire uno o più *settlements* nell'Impero di mezzo. Le continue evocazioni di un tornaconto territoriale quale compenso della spedizione convinsero il rudiniano Bonin ad intervenire, evocando le due correnti di pensiero della politica europea in Cina. La prima era di coloro che, negando alla "razza gialla" qualsiasi possibilità di collaborazione con l'Occidente ipotizzava una "sovrapposizione" anche violenta degli europei sui cinesi: "È questa la dottrina di coloro che raccomandano le occupazioni costiere che debbono servire di preludio alla spartizione, più o meno larvata, delle diciotto provincie di cui si compone la Cina propriamente detta, fra le potenze interessate". L'altra corrente prevedeva viceversa una conquista commerciale, che comportasse un reciproco beneficio, anche per i cinesi attraverso un recupero organizzativo, sociale e morale del loro immenso stato: "Questo", aggiungeva Bonin "rispettandosi l'integrità dell'Impero e la sua indipendenza". Il deputato non faceva mistero della sua simpatia verso questa seconda soluzione, anche perché "la Cina non si conquista" e la stessa spedizione internazionale, che poteva controllare soltanto il territorio coperto dalla propria artiglieria, lo aveva dimostrato. "La sola buona politica nell'Estremo Oriente è quella della politica commerciale" aggiungeva Bonin "ed io me ne rallegro perché credo sia quella che convenga meglio anche ai casi nostri, ed alle nostre condizioni". L'esponente della destra concludeva il suo intervento rammentando che le proposte di De Marinis e di altri avrebbero riproposto per l'Italia quella politica avventurosa nata "(...) non tanto nella coscienza che questa politica rispondesse ad un nostro vero interesse, quanto, per un certo istinto d'imitazione, per fare quello che fanno gli altri, nel timore che lo astenerci noi da un'impresa alla quale partecipavano altre potenze, fosse un diminuirci da noi stessi, fosse un abdicare alla nostra posizione di grande potenza"[79].

Il dibattito si concluse il 14 giugno 1901 con l'intervento del Ministro Giulio Prinetti, il quale rispose a tutte le interpellanze riassumendo gli obiettivi raggiunti con la spedizione in Estremo Oriente. Anzitutto, i negoziati erano giunti ormai al termine e il movimento di rimpatrio del contingente italiano era gia iniziato. L'Italia aveva firmato con Germania e Inghilterra un accordo di "disinteressamento territoriale" circa il Celeste impero e si era limitata a predisporre un *settlement* a Tien-Tsin, su concessione del governo di Pechino. "In complesso" aggiunse il Ministro degli Esteri "io non credo, o signori, che l'Italia abbia a dolersi di aver

partecipato alla spedizione cinese. (...) L'Italia, o signori, ha tratto (...) dalla sua politica in Cina vantaggi che sarebbe ingiusto negare. Essa ha mantenuto nel concerto europeo delle potenze il posto che le compete, ha avuto occasione di esercitare in quel concerto una azione conciliante che ha contribuito a guadagnarle simpatie ed amicizie e ha potuto essere in grado di accordare ai suoi sudditi la protezione efficace della propria bandiera. (...). L'Italia ha avuto la soddisfazione di vedere tenuti in grandissimo pregio i suoi soldati ed i suoi marinai non solo per le loro attitudini militari, ma anche per le loro qualità di animo e di cuore. Al momento in cui essi stanno per prepararsi al ritorno io credo, o signori, di interpretare il pensiero di voi tutti mandando loro da questo banco un ringraziamento ed un saluto"[80].

In un disegno pubblicato in un numero dell'"Illustrazione italiana"[81] si vedono nettamente i soldati del corpo di spedizione italiano, nelle loro chiare uniformi coloniali, sfilare a Pechino dopo l'ingresso nella città. Dietro i militari italiani, si riconoscono francesi, britannici, tedeschi e tutti gli altri corpi alleati. Tra essi, persino i *marines* statunitensi. Le bandiere d'Italia e Stati Uniti, spiegate al vento insieme ai vessilli di tutte le altre principali potenze mondiali, sembrano benedire la vittoria. Ma esse, così affiancate, sancivano anche un altro obiettivo raggiunto. L'Italia che perdeva ogni giorno centinaia di braccia, in fuga dalla miseria e sovente alla ricerca del "miraggio" americano, per una volta era laggiù, nelle lontane contrade cinesi, con la sua bandiera, il suo esercito, il suo orgoglioso e confuso imperialismo. L'Italia, dopo la lunga notte autoritaria e liberticida, la catastrofe coloniale, e la grande crisi economica e sociale, aveva iniziato con l'avventura in Cina a riproporsi, con molte illusioni, come la più piccola delle grandi potenze. Quell'illustrazione forse valeva più di tutti i commenti e le giustificazioni politiche alla spedizione italiana contro i boxer.

NOTE

(1) Il comandante della *Magenta*, il capitano di fregata e reduce di Crimea Vittorio Arminjon aveva recato con sé le credenziali di Vittorio Emanuele II all'*Altissimo Potentissimo Imperatore della Cina* che tra l'altro così recitavano: "(...) abbiamo munito dei Nostri pieni poteri il sullodato Cavaliere Arminjon, accordandogli piena autonomia ed ogni qualunque siasi facoltà necessaria per conchiudere e sottoscrivere un solenne Trattato di amicizia, di commercio e di navigazione, tra l'Italia e la Cina (...)" Ministero della Guerra, Stato Maggiore del R. Esercito, Ufficio Storico, *La spedizione italiana in Cina 1900-901*, a cura del capitano Amedeo Tosti, Roma, Provveditorato Generale dello Stato, 1926, p. 23.

(2) Interpellanza dell'onorevole Santini, 16 febbraio '98 in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1897-98, Vol. IV - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1898, p. 4562.

(3) Risposta dell'onorevole Bonin, sottosegretario di Stato per gli Affari Esteri, 16 febbraio 1898, in: *Ibidem*, p. 4562.

(4) Replica dell'onorevole Santini, 16 febbraio 1898, in: *Ibidem*, p. 4564.

(5) Interpellanza dell'onorevole Carlo Di Rudinì, 25 aprile 1898, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1897-98, Vol. V - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1898, p. 6157.

(6) Replica dell'onorevole Carlo Di Rudinì, 25 aprile 1898, in: *Ibidem*, p. 6160.

(7) Intervento dell'onorevole Santini, 14 dicembre 1898, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1898, Vol. I - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1898, p. 966.

(8) Ministero della Guerra, Stato Maggiore del R. Esercito, Ufficio storico, *La spedizione italiana in Cina 1900-901*, *cit.*, p. 25-26.

(9) "Il Ministro degli Esteri Canevaro, al Ministro a Pechino De Martino", T. 563, Roma, 8 marzo 1899, ore 12,30; in: Ministero degli Affari Esteri - Commissione per la pubblicazione dei documenti diplomatici, *I documenti diplomatici italiani*, Terza serie: 1896-1907, Volume III (24 giugno 1898-29 luglio 1900), Istituto Poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, Roma, 1962, p 111.

(10) Risposta alle interrogazioni dell'onorevole Canevaro, Ministro degli Affari Esteri, 14 marzo 1899, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni,* Sessione 1898-99, Vol. III - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1899, p. 2936.

(11) Replica dell'onorevole Santini, 14 marzo 1899, in: *Ibidem*, p. 2938.

(12) Intervento dell'onorevole Canevaro, Ministro degli Affari Esteri, 14 marzo 1899, in: *Ibidem*, p. 2940.

(13) "La Cina", "l'Avanti!", 16 marzo 1899.

(14) "La reticenza del Sig. Canevaro", "l'Avanti!", 17 marzo 1899, p. 4. Ancora più esplicito fu il titolo del 24 marzo successivo: "La stupidità di Canevaro".

(15) "L'Italia in Cina", "Il Secolo", 14-15 marzo 1899.

(16) "Ma chi ve l'ha fatto fare?" fu l'anonimo commento proveniente dai banchi dell'Estrema, Comunicazioni dell'onorevole Pelloux, Presidente del Consiglio, 3 maggio 1899, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1899-900, Vol. IV - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1900, p. 3661. "Il Ministero" aveva scritto "l'Avanti!" il 2 maggio "completamente dominato dalla casta militare, s'è buttato ad un'impresa la quale compromette quel po' di energie economiche che ancora resistono nell'organismo del nostro povero paese", "La situazione parlamentare", "l'Avanti!", 2 maggio 1899, p 1.

(17) Giorgio Candeloro, *Storia dell'Italia moderna - volume settimo: La crisi di fine secolo e l'età giolittiana*, Feltrinelli, Milano, 1995, pag. 75. "L'Avanti!" non aveva dubbi sul nuovo governo: "È un Pelloux peggiorato. È un Pelloux sgombro di fastidi liberaleschi e di democratici programmi finanziari. Quel pover'uomo aveva degl'incomodi e se l'è levati congedando i soldatini componenti il suo primo Ministero", "La sfida alla Camera", "l'Avanti!", 12 maggio 1899, p. 1.

(18) "Spieghiamoci chiaro!", "l'Avanti!", 15 dicembre 1899, p. 1.

(19) "Un salto indietro"; "Il Secolo", 12-13 maggio 1899.

(20) Intervento dell'onorevole Angelo Valle, 12 dicembre 1899, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1899-900, Vol. I - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1900, p. 733.

(21) Intervento dell'onorevole Barzilai, 12 dicembre 1899, in: *Ibidem*, p. 738.

(22) Nel settembre 1898 l'imperatore Kuang-Su, debole e incapace di contrastare la colonizzazione strisciante in atto nel suo paese, era stato deposto dall'imperatrice madre Tseu-Hi, sostenuta dal partito xenofobo del principe Tuan. Da quel momento le condizioni degli stranieri residenti in Cina si erano aggravate e le richieste europee, compresa quella italiana, vennero accolte con sempre maggiore freddezza.

(23) Intervento dell'onorevole Barzilai, 12 dicembre 1899, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1899-900, Vol. I - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1900, p. 740.

(24) "Non mi rivolgevo al ministro passato" avrebbe esclamato Barzilai durante la replica di Visconti-Venosta "ma al Ministero passato, del quale il presidente è sempre a quel posto!", *Ibidem*, p. 748.

(25) "Perché la Camera ricorderà che il marchese Di Rudinì disse: Io voto in favore perché le parole del marchese Visconti Venosta significano tagliar corto con una iniziativa di questo genere; e l'onorevole Fortis disse: Io voto in favore, perché son sicuro che le parole del marchese Visconti-Venosta non significano niente affatto che la politica italiana muti la rotta che ha preso nel suo primo periodo", *Ibidem*, p. 740-741.

(26) *Ibidem*, p. 741.

(27) *Ibidem*, p. 744. Si noti che i socialisti, pur apprezzando gli attacchi fatti da Barzilai al governo, sottolinearono il loro dissenso dall'ispirazione eccessivamente patriottica di alcune affermazioni del leader repubblicano, "Parliamoci chiaro!", "l'Avanti", 15 dicembre 1899, p. 1. Barzilai rispose con una garbata lettera a Bissolati, che a sua volta replicò: il risultato fu un interessante dibattito sulle diverse anime delle sinistre e sulla loro idea di Patria che tuttavia esulò dal contesto estremo-orientale, "Per gli interessi morali del Paese", di S. Barzilai e L. Bissolati, "l'Avanti!", 16 dicembre 1899.

(28) Replica dell'onorevole Visconti Venosta, Ministro degli Affari Esteri, 12 dicembre 1899, in: *Ibidem*, p. 749.

(29) Intervento dell'onorevole Mazza, 12 dicembre 1899, in: *Ibidem*, p. 751.

(30) Intervento dell'onorevole Branca, 12 dicembre 1899, in: *Ibidem*, p. 753.

(31) Intervento dell'onorevole De Martino, 13 dicembre 1899, in: *Ibidem*, p. 790.

(32) *Ibidem*, p. 791. Era inoltre emerso che la vicenda era stata generata da un equivoco, quasi risibile, collegato all'invio da Roma dell'ordine di presentare l'ultimatum con un telegramma per "via ordinaria", seguito – dopo il repentino cambiamento di linea della Consulta – da un contrordine inviato con un telegramma "urgentissimo": si era giunti in tal modo al paradosso che il povero Ministro d'Italia a Pechino si era visto recapitare prima il contrordine e poi l'ultimatum; scartato il primo, che venne frainteso e ricondotto ad altre vicende, il diplomatico aveva eseguito gli ordini contenuti nel secondo e aveva quindi presentato il fatidico ultimatum: "Ebbi mattina 10 corrente telegramma di V .E.", si legge nella risposta, quasi irreale, del povero De Martino a Canevaro poco dopo avere letto l'ordine di rientrare in Italia "di sospendere consegna ultimatum ed ero convinto che si riferisse al telegramma di V.E. del giorno precedente circa intenzione di occupare San-Mun; ma ebbi sera dello stesso giorno, telegramma di V.E ordinandomi presentare ultimatum (...). Mai ebbi minimo sospetto che telegramma giunto prima, fosse posteriore". "Il Ministro a Pechino, De Martino, al Ministro degli Esteri, Canevaro", T. 401, Pechino, 14 marzo 1899, in: Ministero degli Affari Esteri - Commissione per la pubblicazione dei documenti diplomatici, *I documenti diplomatici italiani*, cit., p. 118.

(33) Intervento dell'onorevole Visconti Venosta, Ministro degli Affari Esteri, 13 dicembre 1899, in: *Ibidem*, p. 799-800.

(34) Ordine del giorno presentato dall'onorevole Barzilai e altri, 13 dicembre 1899, in: *Ibidem*, p. 807-808.

(35) Intervento dell'onorevole Giolitti, 13 dicembre 1899, in: *Ibidem*, p. 809.

(36) Dichiarazione di voto dell'onorevole Fortis, 13 dicembre 1899, in: *Ibidem*, p. 812.

(37) Dichiarazione di voto dell'onorevole Giolitti, 13 dicembre 1899, in: *Ibidem*, p. 813.

(38) Dichiarazione di voto dell'onorevole Andrea Costa, 13 dicembre 1899, in: *Ibidem*.

(39) Al Ministero della Guerra fu chiamato il generale Ponza di San Martino e come titolare del dicastero della Marina venne nominato l'ammiraglio Morin. Rispetto al precedente, visto i risultati elettorali che avevano premiato le opposizioni, il gabinetto Saracco era più allargato verso il centro sonniniano e i liberal-democratici di Giolitti e Zanardelli. La riduzione del peso politico crispino si sarebbe fatta notare soprattutto in politica estera.

(40) Comunicazione dell'onorevole Morin, Ministro della Marineria, 1° luglio 1900, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1900, Vol. I - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1900, p. 50.

(41) "Crispi?", "l'Avanti!", 23 giugno 1900. "La Tribuna" era uno dei più diffusi quotidiani di area crispina.

(42) Risposta dell'onorevole Visconti Venosta, 2 luglio 1900, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1900, Vol. I - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1900, p. 85.

(43) Intervento dell'onorevole Nasi, 2 luglio 1900, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1900, Vol. I - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1900, p. 86-87.

(44) Interruzione dell'onorevole Ferri, 2 luglio 1900, in: *Ibidem*, p. 87.

(45) "Ecco l'ingranaggio" interruppe Ferri; "Favorevole ingranaggio!" controbatté Fortis; "No", replicò Ferri "Sfavorevole per l'Italia". Intervento dell'onorevole Fortis, 2 luglio 1900, in: *Ibidem*, p. 88.

(46) Intervento dell'onorevole Santini, 2 luglio 1900, in: *Ibidem*, p. 89.

(47) "La guerra cinese e i socialisti italiani", "l'Avanti!", 4 luglio 1900, p. 1.

(48) A. Labriola, "I responsabili della guerra di Cina", Critica Sociale, 1° luglio 1900.

(49) "La Cina e l'Italia", "l'Avanti!", 7 luglio 1900.

(50) L. Bissolati, "La questione cinese: precisiamo", "Avanti"!, 8 luglio 1900.

(51) "Il conflitto cinese", "l'Avanti!", 10 luglio 1900.

(52) "Il conflitto cinese", "l'Avanti!", 18 agosto 1900.

(53) "Mentre partono", "l'Avanti!", 12 luglio 1900.

(54) F. Turati, "L'intervento italiano in Cina: due semplici idee", Critica Sociale, 16 luglio 1900.

(55) C. Treves, "Proprio 'né un uomo né un soldo'? Una diversa campana", Critica Sociale, 16 luglio 1900.

(56) "Attenti all'ingranaggio!", "Il Secolo", 7-8 luglio 1900.

(57) "La piccola spedizione", "Il Secolo", 8-9 luglio 1900.

(58) "Europa e China", "L'Osservatore cattolico", 4-5 luglio 1900.

(59) "La Francia nella questione cinese", "La Perseveranza", 6 luglio 1900.

(60) "L'Italia in China", "L'Osservatore cattolico", 10-11 luglio 1900.

(61) Il Presidente Villa, 22 novembre 1900, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1900, Vol. I - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1900, p. 361.

(62) Intervento dell'onorevole Morin, Ministro della Marineria, 22 novembre 1900, in: *Ibidem*, p. 363.

(63) "L'opera di 'civilizzatori': una lettera di un soldato italiano", "l'Avanti!", 24 novembre 1900.

(64) Interrogazione dell'onorevole Luigi Luzzatti, 6 dicembre 1900, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1900, Vol. I - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1900, p. 1097.

(65) Interrogazione dell'onorevole Carlo Donati, 6 dicembre 1900, in: *Ibidem*.

(66) Interrogazione dell'onorevole Gustavo Chiesi, 6 dicembre 1900, in: *Ibidem*.

(67) Risposta dell'onorevole Ponza di San Martino, Ministro della Guerra, 6 dicembre 1900, in: *Ibidem*, p. 1097-1098.

(68) Replica dell'onorevole Carlo Donati, 6 dicembre 1900, in: *Ibidem*, p. 1098.

(69) Replica dell'onorevole Gustavo Chiesi, 6 dicembre 1900, in: *Ibidem*, p. 1099.

(70) Mozione dell'onorevole Bovio e altri, 11 dicembre 1900, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1900-901, Vol. II - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1901, p. 1352.

(71) *Ibidem*, p. 1353.

(72) *Ibidem*, p. 1355.

(73) Intervento dell'onorevole Saracco, Presidente del Consiglio, in: *Ibidem*, p. 1356.

(74) "(...) e si è verificato questo fatto che, ai funerali, mi pare, di un colonnello tedesco, mentre i soldati di tutte le altre nazioni erano ben coperti ed impellicciati, i nostri bersaglieri erano, come dice il corrispondente del Corriere della Sera 'in bella vita', non solo, ma con gli abiti così deteriorati, da fare assolutamente 'vergogna'. E questo, notate, lo dice un giornale che pur è amico delle istituzioni e dell'esercito!". Interpellanza dell'onorevole Gustavo Chiesi, 11 marzo 1901, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1900-901, Vol. III - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1901, p. 2368.

(75) "Risposta dell'onorevole Ponza di San Martino, Ministro della Guerra, in: *Ibidem*, p. 2372.

(76) Risposta dell'onorevole Prinetti, Ministro degli Affari Esteri, 25 marzo 1901, in: *Ibidem*, p. 2847.

(77) Intervento dell'onorevole Guicciardini, 8 giugno 1901, in: *Atti del Parlamento italiano - Camera dei deputati, Discussioni*, Sessione 1900-901, Vol. V - Tipografia della Camera dei deputati, Roma, 1901, p. 4899.

(78) Intervento dell'onorevole De Marinis, 8 giugno 1901, in: *Ibidem*, p. 4914.

(79) Intervento dell'onorevole Bonin, 12 giugno 1901, in: *Ibidem*, p. 5071-5072. Curiosamente la tesi dell'esponente della destra storica era assai simile a quella socialista (cfr. "La Cina e l'Italia", "l'Avanti!", 7 luglio 1900).

(80) Intervento dell'onorevole Prinetti, Ministro degli Affari Esteri, 14 giugno 1901, in: *Ibidem,* p. 5167-5168.

(81) "A Pechino - La sfilata delle truppe alleate dopo l'entrata nella città", (disegno di R. Salvadori), "L'Illustrazione italiana", 25 novembre 1900.

GLI INTERVENTI NEL LONTANO ORIENTE MURMANIA E MANCIURIA (1918-1919)

LUIGI EMILIO LONGO

Murmania

Le premesse politico-militari

Nel corso della 1ª guerra mondiale, il crollo dell'impero zarista aveva dato luogo al trattato di Brest-Litowsk, sottoscritto il 3 marzo del 1918 dai rappresentanti del nuovo governo bolscevico e degli Imperi centrali(1). Ne era derivata, per le nazioni dell'Intesa, una situazione molto delicata che non era dovuta soltanto alla scomparsa dal proprio blocco di un forte alleato ma anche al fatto che la Germania, venendo così ad acquistare il controllo di un territorio estremamente esteso, vedeva profilarsi una duplice possibilità.

La prima, di poter attingere alle risorse naturali praticamente inesauribili di questo territorio con i conseguenti, preziosi benefici in termini strategici e logistici; la seconda, di potersi impadronire dei vasti depositi di materiale bellico di ogni genere che i paesi dell'Intesa, per sostenere l'impegno operativo dell'esercito zarista, avevano costituito nelle basi di Murmansk nel mare di Barents e di Arcangelo nel mar Bianco, nonché, in Estremo Oriente, in quella di Vladivostok sul mare del Giappone.

Ed in effetti, a trattato appena concluso, la Germania cominciò a mettere in atto un piano ben preciso. Inviò un forte contingente di truppe in Finlandia, della quale il 13 aprile aveva occupato la capitale Helsinfors, l'odierna Helsinki, con il proposito di inoltrarle ancora più a nord e pervenire a Murmansk e ad Arcangelo, impadronendosi dell'intera penisola di Kola e dei due tronchi ferroviari per Pietroburgo e Mosca. Nel contempo, il governo bolscevico procedette al blocco dei cosiddetti depositi e dispose l'allontanamento da Arcangelo delle rappresentanze diplomatiche dell'Intesa, che vi avevano la loro sede, costringendole a trasferirsi a Kandalâcka, mentre lungo tutto il percorso della Transiberiana furono costituiti reparti regolari formati con gli ex-prigionieri germanici ed austroungarici e bande irregolari al comando di ufficiali tedeschi.

Nel mese di giugno il generale von der Goltz, dopo aver inquadrato in tre divisioni di fanteria ed una di cavalleria le formazioni rivoluzionario-massimaliste finlandesi che si erano affiancate alle truppe tedesche, concentrò le proprie

forze in Carelia, con lo scopo evidente di puntare su Murmansk ed Arcangelo, mentre altre unità regolari dell'esercito germanico, attestate ad ovest del lago di Onega, si apprestavano a dirigersi verso la linea ferroviaria per Pietrogrado.

La situazione di incombente pericolo così realizzatasi indusse gli Alleati a rimuovere le incertezze e gli ostacoli che avevano sino allora impedito il raggiungimento di un preciso accordo. Nella seduta del 3 giugno 1918, il Consiglio Supremo di Guerra stabilì che gli Alleati dovevano compiere uno sforzo militare congiunto per mantenere in loro possesso innanzitutto il porto di Murmansk e successivamente (o simultaneamente, se possibile) quello di Arcangelo, da attuarsi mediante l'impiego di un corpo di spedizione composto da contingenti di truppe americane, inglesi, francesi ed italiane, retto da un comando unico preposto contemporaneamente alla difesa navale e terrestre dei porti russi dell'oceano Glaciale, come pure dei punti importanti delle linee ferroviarie facenti capo a ciascuno dei porti stessi(2). Quale comandante in capo fu designato il generale inglese F. Poole.

La partecipazione italiana

Come giustamente rilevato da Biagini e Nuti, l'analisi della partecipazione italiana al corpo di spedizione interalleato in Russia nella seconda metà del 1918 pone un problema preliminare di carattere storiografico, dal momento che quell'intervento può essere visto sia come un aspetto del ciclo operativo relativo alla prima guerra mondiale e sia come una missione a sé stante. L'iniziativa alleata venne infatti concepita come un'operazione strettamente antitedesca e solo gradualmente, con molte incertezze e per un periodo piuttosto breve, essa si trasformò in un secondo tempo in missione di appoggio alle forze dei russi "bianchi" impegnati nella guerra civile. Poiché però fu in questa seconda fase che le unità italiane vennero utilizzate più intensamente, è opportuno analizzarla separatamente dalle operazioni della grande guerra(3).

Secondo gli orientamenti alleati e la disponibilità offerta inizialmente dal nostro governo, l'Italia avrebbe dovuto concorrere con due battaglioni che, in base agli intendimenti inglesi – l'Inghilterra era stata incaricata di coordinare e trasportare l'intero corpo di spedizione – avrebbero dovuto essere, in relazione alle caratteristiche climatiche della zona d'intervento, alpini o quantomeno questi avrebbero dovuto costituire il nerbo di un nucleo istruttori in grado di accompagnare le truppe di altra specialità. Sarebbe stata gradita anche una batteria di artiglieria da montagna(4).

Il contingente italiano fu costituito il 14 agosto 1918, con il seguente organico:

- IV Btg. del 67° Rgt. Fanteria "Palermo", su 4 compagnie più la 389ª compagnia mitragliatrici pesanti;

- una compagnia complementi;
- un reparto misto del Genio;
- un nucleo di Sussistenza;
- ospedaletto da campo n. 346, con 60 posti letto;
- 165ª Sezione CC.RR.,

per un totale di 1.295 uomini (1.250 di truppa più 45 ufficiali)[5].

Ogni compagnia era su organici di guerra, con un comandante, 3 ufficiali subalterni e circa 200 uomini di truppa.

Il comando del contingente fu affidato al tenente colonnello Augusto Sifola, comandante del III Gruppo Btg.ni Bersaglieri Ciclisti in linea a Cortellazzo sul Piave. Per quanto riguarda il nominativo degli altri ufficiali, fra la documentazione reperita non figura un organigramma completo, ed è stato possibile riportarne alcuni solo in base alla relazione compilata da uno di essi.

Del comando facevano parte in qualità di ufficiali addetti il capitano Carloni ed il capitano Niccolò Degli Albizzi, mentre il maggiore medico Pulè era il dirigente del servizio sanitario ed il figlio di questi, sottotenente di vascello della Regia Marina, svolgeva le funzioni di ufficiale di collegamento con le Forze Navali.

Comandante del IV Btg. era il maggiore Angelo Raimondi, con aiutante maggiore in 2ª il tenente Semprini ed ufficiale addetto al vettovagliamento il tenente Renato Bertelli; altri ufficiali erano il capitano Cesare Rossi, il tenente D'Oro del reparto zappatori ed il tenente medico Avondet.

La 389ª compagnia m.p. era al comando del capitano Bergamaschi, e la 165ª Sezione Carabinieri Reali aveva a capo il tenente Natale. L'ospedaletto da campo era articolato su tre ufficiali medici (fra i quali Perazzi e Jachia), due aspiranti ed il tenente d'amministrazione Francesco Tagliavini[6].

Insieme al corpo di spedizione l'Italia inviò anche una sezione meteorologica, la quale impiantò subito un osservatorio pubblicando giornalmente un bollettino che sarebbe stato richiesto e distribuito a tutti i comandi anche quando nel gennaio del 1919 avrebbe iniziato a funzionare l'osservatorio inglese. La sezione compilò anche importanti lavori e relazioni: fra gli altri, la carta della Russia nord-ovest in scala 1:300.000, che sarebbe stata uno dei pochissimi sussidi cartografici a disposizione dell'intero corpo di spedizione interalleato.

Per l'armamento, la necessità di semplificare al massimo le operazioni di rifornimento delle munizioni consigliò al Comando interalleato di adottare per tutte le truppe del corpo di spedizione il fucile russo tipo Lewis, mentre per le mitragliatrici si ovviò all'inconveniente derivante dall'impossibilità di

impedire il congelamento dell'acqua nelle armi a raffreddamento (tutte le miscele si sarebbero ghiacciate alle basse temperature della regione) adottando esclusivamente mitragliatrici del tipo Lewis-Vickers-Sia e Colt.

Per quanto concerneva l'equipaggiamento, il comando inglese aveva previsto, oltre alla serie "normale", cioè identica a quella adottata per il servizio in territorio nazionale con l'aggiunta di zanzariere (durante l'estate la costa murmanica era fortemente infestata da tali insetti), alcune gradazioni di vestiario corrispondenti al diverso impiego del personale. Le truppe italiane ebbero invece il consueto equipaggiamento invernale d'alta montagna, salvo l'aliquota destinata a formare la colonna mobile che prelevò speciali indumenti inglesi a Murmansk; tutti i militari furono poi dotati di maschere e respiratori per la difesa contro i gas.

Per il vettovagliamento, infine, all'inizio si distribuì per tutti la normale razione inglese, ma essa si sarebbe dimostrata insufficiente per il nostro soldato essendo scarsa di pane ed eccessivamente ricca di grassi e di zuccheri. Si sarebbe provveduto dapprima ad aumentare considerevolmente la quantità di pane, giungendo a costruire un apposito forno capace di 2.000 razioni giornaliere, ed in seguito a far giungere dall'Italia vino, pasta, riso e tabacco, ritornando così alla normale composizione della razione nazionale, che, con gli opportuni adattamenti ed integrazioni, venne a costituire una "razione speciale" aderente alle condizioni climatiche locali[7].

Il contingente aveva al seguito l'intera dotazione prevista di carreggio (con pattini a slitta), finimenti e slitte, ma non i quadrupedi, che sarebbero stati sostituiti sul posto dalle renne, previe opportune operazioni di adattamento delle bardature date le dimensioni inferiori rispetto a quelle dei muli nostrani[8].

Il nostro corpo di spedizione partì il 16 agosto 1918 da Torino diretto a Le Havre, da dove il 19 salpò per Southampton; il 25 si imbarcò a New Castle sul piroscafo *Czar* e sbarcò a Murmansk il 3 settembre, venendo dislocato fra quella città e Kola, distanti fra loro una decina di chilometri[9], destinato a guardia dei depositi ed a compiti di presidio.

Il contingente italiano entrò così a far parte del corpo di spedizione interalleato le cui altre componenti erano:

- una divisione di fanteria inglese con una sezione aerea (altri 3.000 soldati britannici sarebbero giunti alla fine di settembre);
- un battaglione di fanteria francese con una compagnia sciatori ed un gruppo di artiglieria;
- un battaglione americano;
- un battaglione serbo;

- un reggimento careliano;
- due legioni volontarie (anglo e franco-slave),

per un totale di circa 30.000 uomini, dei quali 20.000 combattenti. Tali forze furono divise in due colonne, operanti nei settori di Arcangelo e Murmansk, denominate rispettivamente Elope e Syren[10].

Le Forze Navali, anch'esse alle dirette dipendenze del generale Poole, erano costituite da due incrociatori inglesi (di cui uno corazzato) ed uno americano e da una corazzata e due torpediniere russe, queste due ultime con equipaggio francese, tutte di base a Murmansk, tranne l'incrociatore corazzato inglese che era alla fonda a Pecenka.

Al corpo di spedizione interalleato si contrapponevano forze tedesche valutate a circa una divisione e mezza, alle quali andavano aggiunti i 40-50.000 finlandesi per un totale complessivo tra gli 80.000 e 100.000 uomini[11].

Le operazioni

Fra il giugno e l'agosto del 1918 l'attività tedesca in Finlandia subì un notevole incremento. Truppe germaniche erano segnalate nella regione di Petrozavodsk e le continue notizie di sbarchi e movimenti di personale, artiglierie e materiali vari facevano ritenere molto probabile l'inizio di un'offensiva contro Murmansk. La minaccia tedesco-finlandese si profilava in tre direzioni distinte per opera di altrettante colonne: la prima, partendo dalla testata ferroviaria di Rovaniemi in Finlandia, era destinata ad agire contro il settore tra Porto Murmansk e Kandalaska, distaccando elementi per impadronirsi di Pecenka, 60 miglia ad ovest di Murmansk; quella centrale, partendo da Ukta (100 miglia ad ovest di Kem), aveva per obiettivo la regione compresa fra Petrozavodsk e Kandalaska; la colonna meridionale, infine, era destinata ad operare nel settore tra Yvanka e Petrozavodsk. Era segnalato inoltre un progetto di sbarco a Schlusselburg, 26 miglia ad est di Pietrogrado.

Il comando inglese intendeva, prima di agire verso sud, organizzare la base, operazione lunga che avrebbe richiesto qualche mese, per cui era prevedibile che le operazioni militari si sarebbero potute iniziare soltanto nella primavera del 1919. Le nostre truppe, al pari di quelle alleate, vennero perciò impiegate durante tutto l'inverno a sistemare la base a Porto Murmansk ed a Kola.

D'altra parte, la regione non sembrava prestarsi ad operazioni in grande stile. Per quanto durante l'inverno la zona, in gran parte gelata, avrebbe potuto aumentare notevolmente le possibilità di comunicazione, pur tuttavia queste si svolgevano in tutte le stagioni sempre secondo itinerari fissi, lungo i quali non era possibile pensare a movimenti e traini di materiali pesanti. Spostamenti di

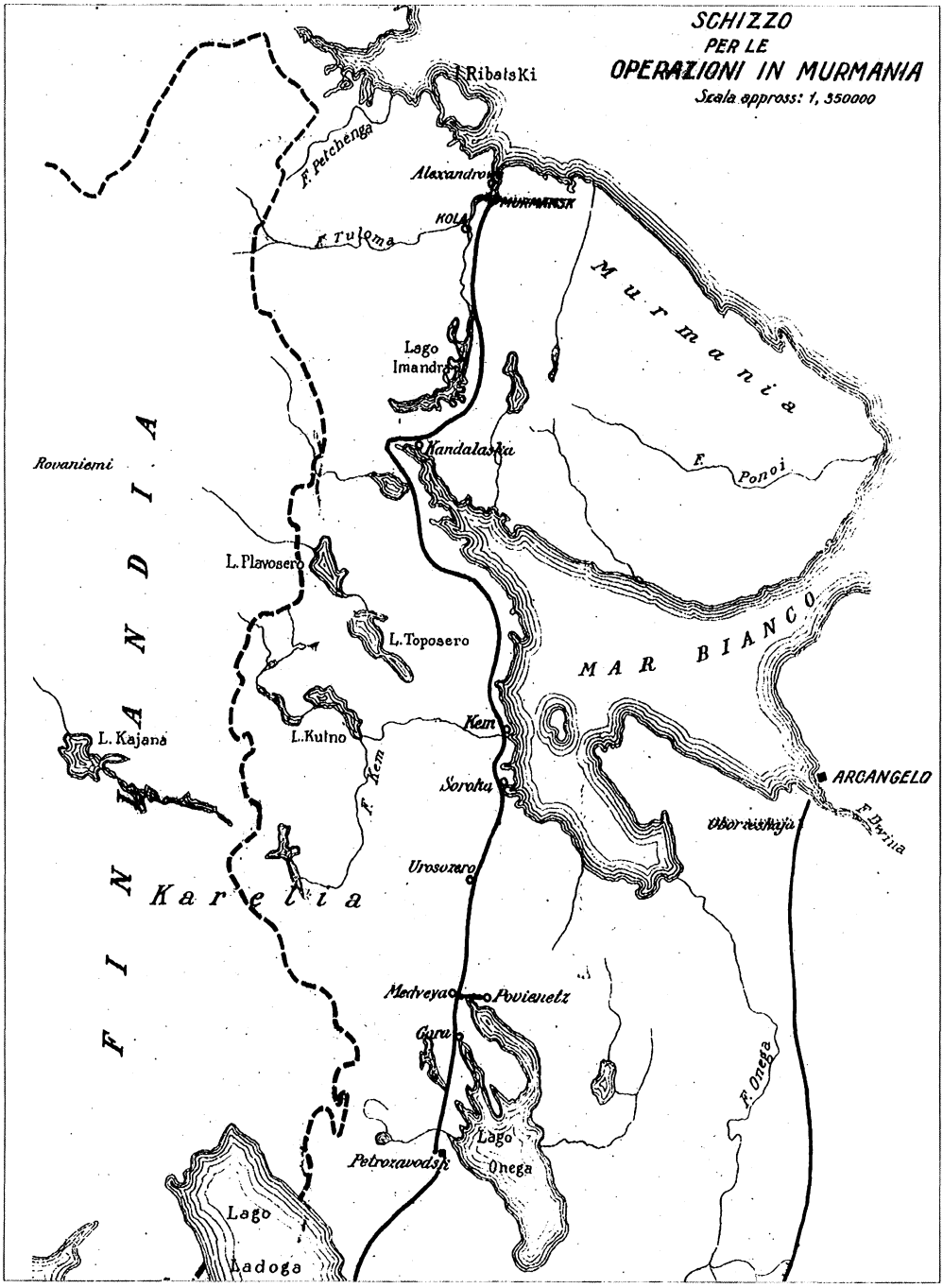
truppe e di materiali di una certa importanza non erano effettuabili che lungo la ferrovia del Murman, munita di un sufficiente numero di binari per permettere la manovra di più treni[12].

Comunque, malgrado le temperature molto basse (a Kola, nel febbraio 1919, si sarebbero raggiunti i -40°) e la mancata effettuazione di una rigorosa selezione, connessa alla necessità di inviare reparti organici ed all'affrettata partenza, il contigente italiano non ebbe a soffrirne in maniera eccessiva. Nonostante nella regione infierissero la "spagnola", lo scorbuto, il vaiolo, la dissenteria e la scarlattina, non si ebbe a segnalare alcun caso di malattie infettive, né si lamentarono congelamenti od assideramenti, e ciò grazie alle severe misure profilattiche adottate dal Comando e dal dirigente del servizio sanitario.

In ottobre, l'evoluzione degli eventi bellici in Europa modificò completamente la situazione. La Germania, rinunciando a tutti i suoi piani in Finlandia, accelerò il ritiro delle proprie truppe che aveva iniziato dalla fine di agosto, cosicché il corpo di spedizione interalleato poteva ritenere quasi scomparsa la minaccia da parte tedesca e, presumibilmente, anche da parte dell'esercito regolare finlandese. Ma l'incerta situazione determinatasi in Russia con la lotta fra il governo dei soviet ed i vari governi locali e l'atteggiamento decisamente ostile assunto dal primo nei confronti dell'Intesa dopo lo sbarco a Murmansk ed ad Arcangelo, mantenne, sebbene in minore misura, la possibilità di attacchi al corpo di spedizione da parte delle forze bolsceviche del regime di Mosca e degli altri governi locali simpatizzanti con esso. Pertanto, al concetto iniziale del ripiegamento dei presidi interni, il Comando del Corpo di Spedizione sostituì quello della resistenza in tutti i posti occupati, che vennero perciò abbondantemente riforniti di viveri e munizioni per far fronte alle eventuali scorrerie di bande irregolari finlandesi e dei gruppi massimalisti che cominciavano ad essere segnalati nei paraggi dell'Olonetz.

Inoltre il Comando inglese accelerò la costituzione di colonne mobili destinate ad eseguire puntate in direzione delle probabili provenienze nemiche ed opportunamente dislocate in corrispondenza delle rispettive zone d'azione. Tali colonne, progettate nel settembre all'arrivo dei rinforzi dall'Inghilterra, furono effettivamente pronte per la fine di novembre e risultarono composte di elementi particolarmente scelti ed addestrati nell'uso degli sci, equipaggiate in modo speciale e specificamente allenate attraverso istruzioni intensive. Il materiale al seguito (viveri, munizioni, effetti vari, etc.) era trasportato con slitte trainate da cani, da renne e da cavalli poney di razza russa.

La colonna italiana, forte di 225 uomini e denominata "Savoia", era costituita dalla 9ª compagnia del IV Btg., da una sezione della 389ª compagnia m.p., da una sezione di cannoncini da 45 di dotazione inglese e da 25 sciatori; 4 pistole-mitragliatrici completavano la dotazione d'armamento.



(da P. Maravigna, *Gli italiani nell'Oriente Balcanico, in Russia ed in Palestina 1915-1919*, Roma, Stabilimento Tipografico per l'Amministrazione della Guerra, 1923)

Le operazioni, condotte dal generale Meynard che era subentrato al generale Poole (e che sarebbe stato poi a sua volta sostituito dal generale Rawlinson), iniziarono verso la fine di giugno del 1919. In tale epoca forti nuclei massimalisti apparsi nella regione di Arcangelo attaccarono una colonna alleata sulla Vaga presso Schenkursk, obbligandola a ripiegare; in seguito, insistenti attacchi nel settore della ferrovia (Vologda – fiume Onega) indussero il Comando a studiare ed a predisporre lo spostamento di alcune colonne mobili in quel settore e ad eseguire una puntata offensiva sul predetto fiume. L'azione ebbe esito positivo, così che le truppe interalleate poterono procedere verso sud oltrepassando Urozozero senza incontrare seria resistenza.

Il resto dell'inverno trascorse senza altre operazioni di rilievo, e solo in maggio venne decisa l'avanzata su Medveya e Gora, effettuata il 20 da diverse colonne a cavallo della ferrovia di Murmansk. Tra esse, la colonna "Savoia" che, appoggiata da un pezzo da 65 inglese, ebbe il compito di attaccare frontalmente la prima delle due località. Il giorno successivo, nonostante fosse stata improvvisamente sottoposta al tiro ben aggiustato di artiglierie pesanti avversarie, e senza attendere che scoccasse l'ora d'inizio dell'attacco, subordinata alla concomitante azione diversiva di una colonna careliana, il nostro reparto chiese ed ottenne di muovere subitamente verso gli obiettivi assegnati, i fiumi Viska e Kumsa, che vennero raggiunti rapidamente. Medveya venne trovata intatta, con i ponti minati; le informazioni assunte confermarono che l'intenzione dell'avversario era di resistere per il tempo necessario a sgombrare e far saltare i ponti, ma ne era stato impedito dalla rapidità dell'attacco.

La seconda fase delle operazioni prevedeva l'avanzata verso Petrozavodsk, che sarebbe stata però sospesa per ragioni di opportunità politica da parte delle potenze dell'Intesa, in base al criterio di non intervenire direttamente nelle questioni interne russe. L'attività operativa venne ripresa in giugno, continuando la progressione verso sud, durante la quale la colonna "Savoia" e l'intera 389ª compagnia m.p. costituirono la colonna centrale del dispositivo offensivo alleato. Tra il 26 ed il 28, avanzando sempre lungo la ferrovia, attaccarono risolutamente alcune posizioni nei pressi del casello n. 9, riuscendo ad occuparle, arrivando anche a respingere, il 1° luglio, un violento contrattacco avversario e concorrendo, il 5, all'occupazione di Kapaselga. Durante l'intero ciclo operativo non si ebbe a lamentare alcuna perdita[13].

L'intendimento del Comando interalleato sarebbe stato quello di continuare la progressione verso Petrozavodsk non appena possibile, ma dopo queste operazioni si ebbe una sosta prolungata. La Francia e l'Inghilterra, per motivi di politica interna, sostituirono le truppe dislocate in quel settore con reparti di

volontari, mentre gli americani abbandonarono Arcangelo. Il governo italiano dispose, in seguito alle direttive di politica estera decise dal Parlamento nei confronti della Russia, di richiamare in Patria il nostro contingente.

Concentrate a Murmansk tra il 4 e l'8 agosto ed imbarcate il 9 sullo stesso piroscafo *Czar* che le aveva trasportate in Russia, le truppe italiane giungevano il 17 dello stesso mese a Le Havre dove venivano passate in rassegna dal generale Cavallero, capo della Sezione Militare della Delegazione Italiana per la Pace a Versailles. Il 27 agosto il contingente rientrava a Oulx, dove il 29 avevano inizio le operazioni di congedamento, invio in licenza e versamento materiali, ed il 12 settembre veniva definitivamente sciolto[14].

Il bilancio della partecipazione italiana, a parte l'esiguità delle forze impiegate e la ridotta rilevanza militare delle operazioni, può considerarsi soddisfacente laddove si tenga conto del comportamento tenuto dalle truppe, che destò l'ammirato interesse del Comando interalleato e degli altri reparti stranieri per la disciplina[15], per la resistenza alla fatica ed ai disagi del clima e per il contegno nei riguardi delle popolazioni[16]. I nostri militari seppero infatti accattivarsi ben presto la simpatia degli abitanti locali, e ciò nonostante i sentimenti ostili che questi, nella grande maggioranza, nutrivano verso le truppe alleate rappresentate, dall'attiva propaganda degli emissari del governo moscovita, quali strumenti di reazione tendenti a soffocare gli aneliti rivoluzionari delle masse[17].

Manciuria

La partecipazione italiana

Contemporaneamente a quello diretto in Murmania era stato costituito un altro corpo di spedizione italiano, destinato ad operare in Manciuria per concorrere al controllo interalleato della ferrovia transiberiana, in appoggio alle formazioni russe "bianche" impegnate contro quelle bolsceviche.

La Manciuria – territorio del nord-est asiatico di oltre 800.000 kmq. che, già indipendente all'inizio del XVII secolo, aveva subito la penetrazione russa nella seconda metà del XIX poi sostituita da quella giapponese dopo la guerra del 1904-1905 fra queste due nazioni – era attraversata da una linea ferroviaria a settentrione, proveniente dalla Siberia, che attraverso Harbin raggiungeva Vladivostok; da Harbin una diramazione scendeva sino alla penisola del Liao Tung, dopo aver formato da Mukden altre due tratte, una verso la Cina, a Tien-Tsin, l'altra verso la Corea, fino al porto di Fusan[18].

Nel giugno 1918 le truppe cecoslovacche, che avevano combattuto nelle file russe contro gli Imperi centrali e che dopo il trattato di Brest-Litowsk si

erano dirette dall'Ucraina verso gli Urali con l'intento di aprirsi la strada su Vladivostok per rientrare nei ranghi dell'Intesa, avevano occupato la Transiberiana da Samara a Krasnojarsk, ed un distaccamento di esse operava nella regione del Baikal con il colonnello Semenoff, attivo organizzatore della controrivoluzione in Siberia. Vivaci combattimenti erano stati impegnati con le forze massimaliste, con risultati favorevoli ai cecoslovacchi. Queste valide truppe costituivano il nucleo più importante ed omogeneo dell'azione antibolscevica, e l'opera che andavano svolgendo esercitava una sensibile ripercussione sul movimento contro il governo di Mosca, sia in Russia, sia in Siberia e soprattutto in quest'ultima regione, dove si era costituito un forte governo provvisorio con sede ad Omsk.

Il 3 agosto sbarcò a Vladivostok il contingente britannico, il 10 quello francese, il 12 la 7ª divisione giapponese raggiunta dopo qualche settimana da altre due divisioni, il 17 il contingente americano; il giorno successivo il generale giapponese Kikuzo Otani assumeva il comando di tutte le forze alleate. Il piano del generale nipponico consisteva in una rapida manovra centrale tendente a rigettare le forze nemiche da una parte verso nord, tra Vladivostok e Blagovieseht-schensk, e dall'altra verso ovest in direzione di Charbin.

L'offensiva delle forze giapponesi mutò radicalmente la situazione nell'Estremo Oriente e migliorò sensibilmente le sorti dei distaccamenti russi e cecoslovacchi più lontani dalla costa mancese. Verso la fine di settembre, tanto la ferrovia transiberiana dal lago Baikal a Vladivostok quanto la ferrovia dell'Amur erano in pieno possesso degli Alleati, e quest'ultima intera regione risultava sgomberata dalle forze riunite tedesco-massimaliste.

Il corpo di spedizione italiano fu costituito a Napoli nella prima quindicina di luglio del 1918, ed il primo scaglione s'imbarcò il 19 sul piroscafo *Roma*. Esso era formato dal comandante, tenente colonnello Edoardo Fassini Camossi, da 12 ufficiali (dei quali uno superiore e undici inferiori), 14 sottufficiali, 33 graduati, 15 uomini di truppa (tratti dal Deposito del 1° Rgt. Bersaglieri in Napoli), una sezione di artiglieria da montagna fornita dal Deposito del 1° Rgt. (2 ufficiali, 166 soldati più 2 cavalli e 12 muli), la 159ª sezione Carabinieri Reali tratta dalla Legione di Napoli (1 ufficiale più 52 carabinieri) e le aliquote dei servizi con le salmerie[19].

Salpato il 20 luglio, dopo alcuni scali a Messina, Malta e Porto Said, il piroscafo giunse il 31 a Massaua, dove il corpo di spedizione venne rinforzato da una compagnia dell'85° e del 16° Rgt. Fanteria per un totale di 251 uomini[20], da due sezioni mitragliatrici (86 uomini) e da un reparto salmerie (66 uomini). Salpata il 2 agosto, la nave arrivò il 16 a Singapore da dove ripartì il 19 giungendo infine il 30, dopo 41 giorni di navigazione ed un percorso di

9.136 miglia, nel porto cinese di Chin-Kwan-Tao. Il 2 settembre il corpo di spedizione si trasferì a Tien-Tsin, dove fu ulteriormente integrato a titolo volontario da 833 uomini di truppa, inquadrati da 10 ufficiali subalterni, tutti irredenti italiani (trentini e giuliano-dalmati) che avevano fatto parte dell'esercito austroungarico e, inviati a combattere sul fronte nord-est non risultando ovviamente affidabili per un impiego su quello sud-ovest, avevano disertato od erano stati fatti prigionieri dai Russi e raggruppati in alcuni campi di concentramento(21).

I predetti facevano parte di una massa di circa 2.000 prigionieri di guerra austriaci di lingua italiana, che una volta recuperati in territorio russo erano stati scortati, tra il dicembre 1917 ed il febbraio 1918, fino alla Legazione italiana di Tien-Tsin da una Missione Irredenti guidata dal maggiore dei carabinieri Cosma Manera in vista del rientro in Italia. Nel giugno 1918 il nostro governo aveva deciso di accettare la proposta del Manera di utilizzare sul posto questo contingente insieme ad una Missione militare da inviarsi proprio allo scopo di perfezionarne l'addestramento, attuato inizialmente impiegando i fucili forniti dal Distaccamento della Regia Marina preposto alla difesa della Legazione ed altri 200 concessi dall'analoga struttura della Marina francese. La Missione militare, istituita il 2 settembre 1918 a Vladivostok ove fu stanziata anche la Missione Irredenti(22), si sarebbe identificata con il corpo di spedizione del colonnello Fassini Camossi, del quale gli irredenti avevano pertanto rappresentato la matrice primaria(23).

La configurazione organica assunta dal contingente italiano fu quella di un vero e proprio gruppo tattico composto da un comando, da un battaglione di fanteria su 4 compagnie fucilieri, da un reparto mitragliatrici pesanti su 2 sezioni (4 armi), da una sezione di artiglieria da montagna da 65/17 (2 cannoni), da un reparto salmerie e da una sezione Carabinieri Reali(24). Ma nella seconda metà di settembre fu disposta una nuova configurazione in base alla quale gli effettivi di fanteria vennero ripartiti in due battaglioni su due compagnie ciascuno(25); tali reparti furono denominati "Battaglioni Neri" e vennero loro assegnate mostrine dello stesso colore, onde perpetuare anche oltremare lo spirito aggressivo e le tradizioni degli Arditi dei Reparti d'Assalto.

Nell'inverno 1918-1919 altri elementi sarebbero giunti a Krasnojarsk dall'Italia, e precisamente un plotone telegrafisti fornito dal Deposito del 7° Rgt. Genio, con materiali per l'impianto di stazioni ottiche, telegrafiche e telefoniche, ed un nucleo di ufficiali per completare l'inquadramento degli irredenti. In totale, il contingente italiano che operò nell'Estremo Oriente avrebbe compreso alla fine 50 ufficiali e 1.500 uomini di truppa(26).

L'equipaggiamento individuale richiesto dalle speciali condizioni climatiche della zona, ove spesso la temperatura raggiungeva e superava i -40°, risultò così composto: cappotto con pelliccia, passamontagna, guanti lunghi felpati, mutande felpate, calzettoni di lana, gambali di feltro, pettorali e schienali di cotone, berretti di panno con paraorecchie di pelliccia, cappuccioni di lana copritesta[27]. La Croce Rossa inglese dotò inoltre il Corpo di un ospedaletto da campo di 20 posti-letto, completamente attrezzato[28].

Il ciclo operativo

La situazione politico-militare della Siberia dopo la proclamazione del governo antimassimalista di Omsk e la situazione specialmente delle truppe cecoslovacche dislocate sulla linea Urali-Volga richiedevano che anche l'intervento del contingente italiano non si facesse attendere oltre[29].

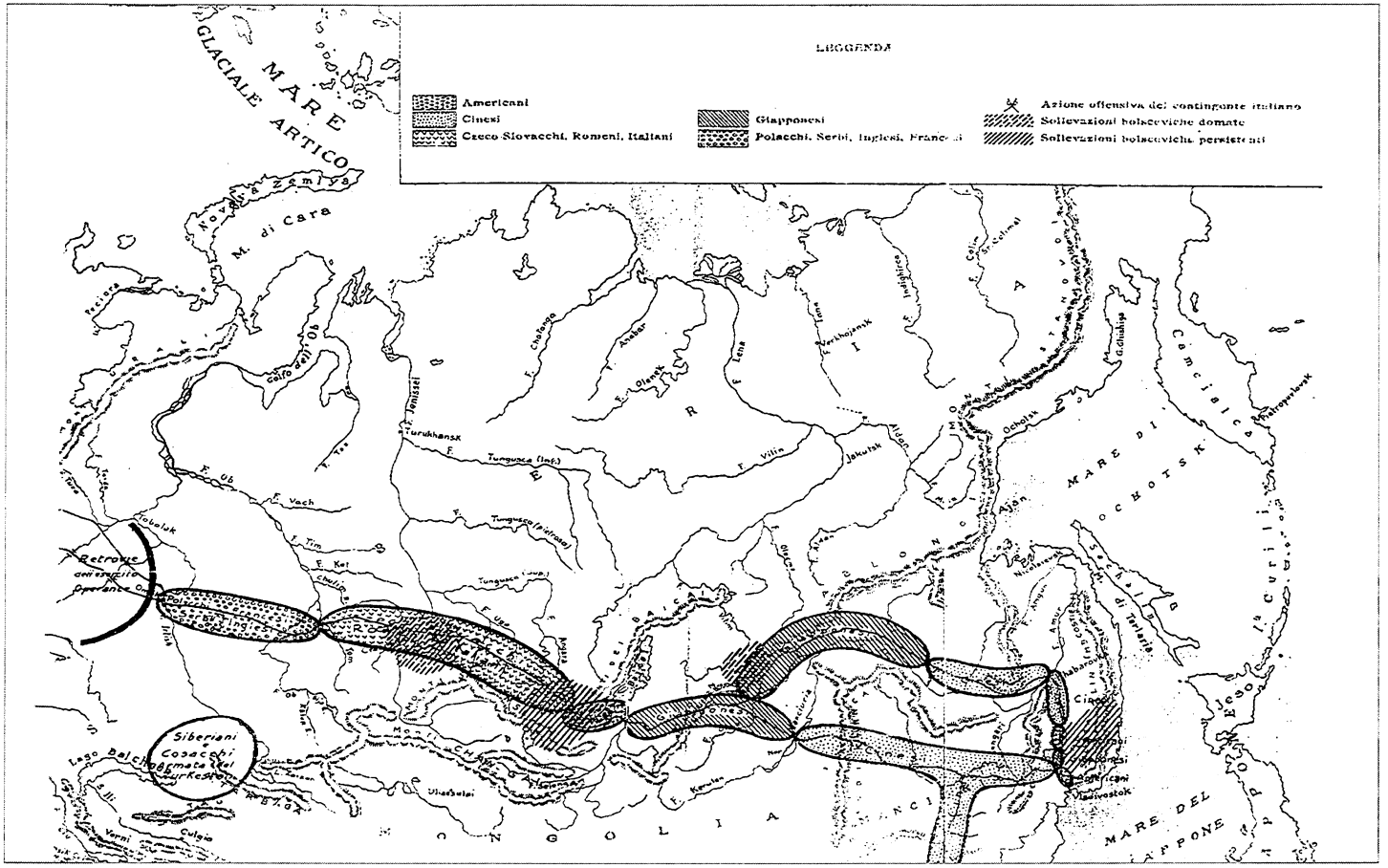
Il 25 ottobre 1918 il contingente era già a Charbin, il 17 novembre a Irkutsk ed il 21 a Krasnojarsk, potendo così concorrere alla sicurezza delle retrovie alleate. L'inverno trascorse in perfetta calma, ma nella primavera del 1919 si riaccese l'incendio in tutta la Russia orientale e meridionale ed in Siberia. Le truppe controrivoluzionarie russe, appoggiate da consistenti formazioni cecoslovacche, travolsero numerose armate nemiche nella regione del Volga.

Nei primi giorni di maggio un Corpo sovietico, forte di sei reggimenti di fanteria ed uno di cavalleria, puntò da sud su Krasnojarsk. A contrastarlo venne inviata una divisione cecoslovacca, alla quale furono aggregate due compagnie di fanteria e la sezione da montagna italiane. L'unità alleata agì su due colonne. Di quella di destra facevano parte la 1ª compagnia e gli artiglieri del nostro corpo di spedizione. I fanti, pur duramente impegnati, ebbero la meglio il 17 maggio a Ivanovski ed il giorno successivo a Imbesci; gli artiglieri si difesero con successo da un'imboscata tesa dall'avversario a Tulup il 23. L'altra colonna, della quale faceva parte la nostra 2ª compagnia, si batté vigorosamente il 21 a Semenovskoje.

La 3ª e la 4ª compagnia, con la sezione mitragliatrici e quella da montagna, furono impiegate, sempre a fianco dei cecoslovacchi, nell'operazione di Alexejevska svoltasi fra il 31 maggio ed il 20 giugno, data nella quale le nostre truppe rientrarono a Krasnojarsk[30].

Il corpo di spedizione italiano non si mosse più da questa località sino al 26 novembre, quando per ordine del governo [31] iniziò il viaggio di ritorno in Patria che si sarebbe completato il 2 aprile 1920 con l'arrivo a Napoli dell'ultimo scaglione[32].

Aveva lasciato dietro di sé 22 perdite (1 ufficiale e 21 soldati), così distinte: 18 per malattia, 2 caduti in combattimento e 2 per incidente[33].



(da Consiglio Supremo di Guerra, Sezione Italiana - Delegazione Italiana per la Pace, *Sezione Militare, Notizie militari-politiche sulla Russia e Siberia,* Versailles, luglio 1919)

NOTE

(1) Il trattato, che peraltro non avrebbe mai avuto un'attuazione completa poiché il trattato di pace fra le nazioni dell'Intesa e la Germania lo avrebbe considerato nullo, faceva sì che la Russia venisse a perdere la sovranità su numerosi territori, mentre altri affermavano la propria indipendenza. Anche la Siberia si era staccata quasi completamente dalla Russia, ed in essa si erano costituiti i governi di Omsk, Tomsk, dell'Ural, della Siberia autonoma a Vladivostok, etc. (A.U.S.S.M.E., E 11-124/2, *Notizie militari-politiche sulla Russia e Siberia*, a cura del Consiglio Supremo di Guerra, Sezione Italiana, e della Delegazione Italiana per la Pace, Sezione Militare Parigi, luglio 1919).

(2) A.U.S.S.M.E., E 11-121/6, senza indicazione di protocollo, datata Versailles 3.6.1918, Consiglio Supremo di Guerra – Sezione Italiana, senza indicazione di destinatario, *Nota collettiva n. 31 – Deliberazione presa dai Rappresentanti Militari Permanenti al Consiglio Supremo di Guerra nella seduta del 3.6.1918*, f.to Belin, Sackville-West, di Robilant, Bliss.

(3) A. Biagini, L. Nuti, *Note sulla partecipazione italiana a corpi di spedizione internazionali* in: "Studi Storico-Militari 1994", Roma, U.S.S.M.E., p 512.

(4) A.U.S.S.M.E., E 11-121/7, telegramma del Capo di Stato Maggiore imperiale al generale Deme-Radcliffe del 9.7.1918, senza indicazione di protocollo.

(5) A.U.S.S.M.E., E 11-122, protocollo 94524, Div. St. Magg. Serv. Inf. dell'1.8.1918, da Comando Supremo Ufficio Affari Vari a Comando Supremo Ufficio Operazioni, a generale Mola addetto militare a Londra, e p.c., a Consiglio Supremo Interalleato Sezione Italiana, f.to per Ministro della Guerra Meomartini.

(6) A.U.S.S.M.E., F3-144/5, relazione inviata al Comando del Corpo di Stato Maggiore – Ufficio Storico, datata Modena 29.6.1933, f.to capitano Renato Bertelli.

(7) Comando del Corpo di S.M., Bollettino Ufficio Storico, n. 1 (gennaio 1927), *Il Corpo di Spedizione Interalleato in Murmania*, a cura di Angelo Ravenni, p. 363-364.

(8) A.U.S.S.M.E., E 11-122, protocollo 16360-G del 3.8.1918, da Ministero Guerra – Segretariato Generale – Divisione S.M. a Comandi CC.AA. Territoriali di Torino e Firenze, f.to per il Ministro Meomartini.

(9) A Murmansk presero sede il comando, la sezione CC.RR. ed i magazzini di riserva, mentre a Kola furono stanziati i rimanenti reparti.

(10) *Enciclopedia Militare italiana*, Milano, I.E.S., 1933, vol. V, p. 394-395.

(11) Comando del Corpo di Stato Maggiore, Bollettino Ufficio Storico n. 1, *op. cit.*, p. 357-358.

(12) Lo scoppio della guerra europea aveva imposto la necessità di una comunicazione diretta e costante fra gli Alleati e la Russia allo scopo di assicurare i rifornimenti che, nei mesi invernali, non potevano essere avviati se non lungo l'unica ferrovia Pietrogrado – Vladivostok, lunga 9.654 chilometri. I lavori della ferrovia murmanica vennero iniziati nel secondo semestre del 1914 e terminati verso la fine del 1917. Da Petrozavodsk, dopo aver superato un vero labirinto di canali e di stagni ed attraversato la desolata penisola di Kola, la linea correva lungo la baia omonima, toccava Alexandrowski e giungeva a Porto Murmansk, ultima stazione sull'oceano, con uno sviluppo di oltre 1.600 chilometri da Pietrogrado e circa 1.254 da Petrozavodsk.

(13) Le uniche perdite furono quelle conseguenti alla forte epidemia influenzale di «spagnola», scoppiata durante la navigazione all'andata, ammontanti a 2 ufficiali e 16 soldati

(Boll. Uff. St. n. 1, *op. cit.*, p. 364). Alcune testimonianze individuali, rilasciate dietro richiesta del Comando del Corpo di S.M. – Ufficio Storico (prot. 1630 dell'8.5.1933), indicano cifre discordanti, 13 secondo il capitano Degli Albizzi e 9-10 secondo il capitano Bertelli, che specificava anche grado e qualifica dei due ufficiali, un capitano medico batteriologo ed un tenente di fanteria (A.U.S.S.M.E., F 3-144/5, relazioni datate rispettivamente Montreal 27.6.1933 e Modena 29.6.1933). Secondo altre fonti il totale delle perdite ammonterebbe a 22, delle quali 3 in combattimento – una in forma diretta, due a seguito delle ferite riportate (S. Pelagalli, *Italiani in Murmania*, in "Storia Militare", n. 85, ottobre 2000).

(14) A.U.S.S.M.E., F 3-144/9, promemoria dattiloscritto senza alcuna indicazione di riferimento.

(15) Il positivo atteggiamento disciplinare, in contrapposizione a quello dei soldati inglesi e francesi (tra i quali si sarebbero verificati all'inizio del 1919 episodi di ammutinamento), era confermato dallo stesso comandante, tenente colonnello Sifola, in una lettera diretta al colonnello Gloria il 9.2.1919 (A.U.S.S.M.E. E 8-90/14). Sembra peraltro che già nel maggio dello stesso anno il Ministero della Guerra fosse giunto nella determinazione di ritirare il contingente a causa del crescente malcontento delle truppe, e di sostituirle eventualmente con reparti costituiti interamente da volontari (A. Biagini, L. Nuti, *op. cit.*, p. 513). A questo proposito, pochi giorni prima dell'inizio del presente Convegno, sul n. 85/2000 di "Storia Militare", è stato pubblicato un dettagliato articolo di Sergio Pelagalli, *Italiani in Murmania*, nel quale l'autore riferisce di gravi episodi di indisciplina avvenuti nel luglio 1919 durante lo svolgimento del ciclo operativo. Si verificarono l'ammutinamento di un'intera compagnia, con abbandono delle armi e rifiuto di muovere contro il nemico, ed una dimostrazione ostile nei confronti del comandante del contingente, eventi per i quali il tribunale di guerra emanò a carico di alcuni graduati ed uomini di truppa condanne non certo severe e fruenti, ad eccezione di una, del beneficio della condizionale. Nell'articolo viene messo in evidenza come di tali episodi, così come di una relazione del generale Cavallero che li attribuiva all'insofferenza della truppa per la prolungata mancanza di notizie dall'Italia ed alle carenze logistiche, non si trovi riscontro nelle pubblicazioni ufficiali dell'U.S.S.M.E.

(16) Circa un dozzina di ufficiali furono insigniti di onorificenze inglesi e russe, quali la Military Cross e la Croce di San Stanislao (A.U.S.S.M.E., F 3-144/5, relazione del capitano Bertelli di cui alla nota 13.

(17) P. Maravigna, *Gli italiani nell'Oriente Balcanico, in Russia ed in Palestina 1915- 1919*, Roma, Stabilimento Tipografico per l'Amministrazione della Guerra, 1923, p. 119-120.

(18) In realtà, la dizione Manciuria non risulta pertinente sotto l'aspetto geo-topografico, e probabilmente l'inesattezza deriva dall'essere stata impropriamente impiegata sin dall'inizio tenendo conto della sola località di arrivo del Corpo di Spedizione, un porto cinese prossimo alla regione mancese.

(19) A.U.S.S.M.E., E 11-121/15, promemoria senza protocollo del 17.7.1918, da C.S. Uff. OPR a 1° aiutante di Campo del re, senza indicazione di firma.

(20) La truppa era quasi tutta siciliana e sarda. Cfr.: *I soldati siciliani dall'Eritrea alla Siberia nel 1918-1920* del maggiore Antonino Puleo, in "Le Forze Armate" del 7.3.1930, e *Memorie Parallele. Soldati siciliani in Estremo Oriente 1918-1919*, di Antonino Di Sclafani e Giuseppe Orobello, Palermo, Gelka, 1998.

(21) Il governo italiano, già dall'1.8.1916, aveva inviato in Russia una Missione militare con il compito di provvedere, dopo gli opportuni accertamenti politici e sanitari alla radunata ed al rimpatrio di questi prigionieri irredenti. Per le loro vicende, cfr.: Ministero della Guerra, Comando del Corpo di Stato Maggiore - Ufficio Storico, *L'Esercito italiano nella Grande*

Guerra, (1915-1918), vol. VII (Le operazioni fuori del territorio nazionale), tomo 1° (Il Corpo di Spedizione italiano in Estremo Oriente), Roma, 1934, cap. III, p. 33-36; A. Biagini, *La Missione Militare ialiana in Russia ed il rimpatrio dei prigionieri di guerra*, in "Memorie Storico-Militari 1979", Roma, U.S.S.M.E., p. 295-315; A. Biagini, *In Russia fra guerra e rivoluzione. La Missione Militare italiana 1915-1918*, Roma, U.S.S.M.E., 1983; A. Biagini, L. Nuti, *op. cit.*, p. 512-514.

(22) La dipendenza della seconda dalla prima sarebbe stata unicamente disciplinare, poiché essa emanava dal Commissariato Generale per l'Emigrazione e quindi dal Ministero degli Esteri, mentre la Missione militare dipendeva dal Ministero della Guerra (A.U.S.S.M.E., F 3-270/6, promemoria senza alcuna indicazione di riferimento).

(23) Il numero degli ex-prigionieri di guerra irredenti recuperati sarebbe ulteriormente aumentato nel corso del 1919, ma questi non sarebbero stati inquadrati nel corpo di spedizione italiano ma avrebbero costituito un'unità a parte, denominata "Legione Redenta", posta alle dipendenze del maggiore Manera (cfr. *L'Esercito italiano nella Grande Guerra*, *op. cit.*, vol. VII, tomo 1°, p. 37-39).

(24) L'allegato 15, inserito alle p. 222-223 del vol. VII, tomo 1° de *L'Esercito italiano nella Grande Guerra*, *op. cit.*, riporta la tabella di formazione organica del Corpo di Spedizione italiano in Estremo Oriente, completa dei nominativi dei comandanti di reparto. Cfr. anche Ministero Guerra, Stato Maggiore R.E. – Ufficio Storico, *Le Grandi Unità nella guerra italo-austriaca 1915-1918* (a cura di Enrico Pizzi), vol. I, p. 296, Roma, Pinnarò, 1926.

(25) La relativa tabella organica è riportata nell'allegato 16 alle p. 224-225 del primo volume di cui alla nota precedente.

(26) A.U.S.S.M.E., F 3-271, relazione senza indicazioni di riferimento. Nello stesso documento, si precisa come la partecipazione militare francese si ridusse all'invio di un battaglione ed al comandante delle truppe interalleate, generale Janin, capo della Missione militare francese in Siberia. L'Inghilterra vi destinò, in un primo tempo, una batteria da marina su un solo pezzo e poi, nella primavera del 1919, un reggimento canadese oltre a 150 ufficiali dei Dominions per l'inquadramento di una brigata composta di reclute siberiane; il generale britannico Knox fu incaricato dell'organizzazione delle retrovie. Gli Stati Uniti non inviarono truppe sul fronte siberiano, ma le trattennero a Vladivostok e fornirono, con parte di esse, piccoli presidi sulla frontiera russo-mancese. L'intervento giapponese non oltrepassò il lago Baikal.

(27) I cappotti con pelliccia ed i gambali in feltro furono acquistati durante la sosta a Tien-Tsin, mentre altri capi sarebbero stati fatti confezionare a Krasnojarsk (A.U.S.S.M.E., F3-271, relazione senza alcuna indicazione di riferimento).

(28) Interessanti notizie di dettaglio sulle caratteristiche ambientali e sulle condizioni di vita dei nostri militari sono reperibili sotto forma di testimonianze individuali prodotte dallo stesso comandante del corpo di spedizione e da alcuni ufficiali (A.U.S.S.M.E., F 3-144/8).

(29) A.U.S.S.M.E., E 11-121/13, tele n. 33454 del 19.11.1918, da C.S. - Uff. OPR a generale Guglielmotti, Washington, f.to generale Badoglio.

(30) *Le Grandi Unità nella guerra italo-austriaca 1915-1918*, *op. cit.*, p. 353-354, e P. Maravigna, *op. cit.*, p. 123-125.

(31) A.U.S.S.M.E., E 11-124/6, protocollo 8393 del 12.6.1919, da Ministero Guerra – Divisione di Stato Maggiore – Sezione 3ª a generale Badoglio sottocapo di S.M. Esercito e p.c. a Presidente Consiglio Ministri, Ministro Affari Esteri e capo di S.M. Esercito, f.to il Ministro Caviglia.

(32) Un primo scaglione (34 ufficiali più 960 soldati) si era imbarcato sul piroscafo italiano *Nippon*, mentre le rimanenti truppe (13 ufficiali più 445 uomini di truppa) salparono il 22.2.1920 sul piroscafo giapponese *France Maru* appositamente noleggiato (A.U.S.S.M.E., F3-271, relazione senza alcuna indicazione di riferimento).

(33) L'elenco nominativo dei deceduti, completo dei dati relativi al reparto di appartenenza, alla data, alla località ed alla causa del decesso, è riportata nell'allegato 28 del volume *L'Esercito italiano nella Grande Guerra*, *op. cit.*, vol. VII, tomo I. Nel volume *Italia in Armi: cinque secoli di storia militare e nazionale 1494-1997* di Ciro Paoletti, Roma, 1998, p. 9, il totale delle perdite ammonterebbe a venticinque.

LA MISSIONE MILITARE ITALIANA IN POLONIA (1919-1920)

ROMAIN H. RAINERO

Tra le ambizioni dell'Italia uscita vittoriosa dalla prima guerra mondiale l'aspetto relativo ad un'affermazione politica ed economica italiana nell'Europa orientale è stato trascurato, ma esiste ed ha lasciato numerose testimonianze che troppo spesso gli storici italiani hanno evitato di ricordare. Infatti, nel corso della conferenza di Versailles, la delegazione italiana mostrò in varie occasioni di volersi interessare alla ricostruzione dello Stato polacco; e già durante il conflitto le attività di molti autorevoli esponenti politici polacchi rifugiati in Italia, tramite le molte manifestazioni dei "Comitati Pro Polonia", avevano chiarito all'opinione pubblica italiana il ruolo che, contro la Russia rivoluzionaria, la Polonia cattolica poteva svolgere rimanendo nella sfera delle potenze vincitrici e soprattutto dell'Italia. La creazione, il 22 novembre 1919, di una Missione militare italiana presieduta dal generale Giovanni Romei Longhena, che era stato l'esperto militare della delegazione italiana a Parigi durante le discussioni diplomatiche sul futuro della Polonia, mise in evidenza la volontà politica dell'Italia. Questi propositi dovevano peraltro urtarsi ad analoghe ambizioni della Francia che da alleata di guerra divenne presto la rivale di ogni affermazione italiana. L'attività della Missione fu peraltro tenace e portò a conclusione due trattati italo-polacchi, il 23 agosto 1921 ed il 12 maggio 1922. In questi accordi le premesse commerciali e l'assistenza tecnica promessa parvero confortare le speranze che la forte presenza di industrie italiane attive in Polonia faceva presagire. Due elementi infransero queste speranze: da una parte una certa rivalità tra diplomatici e militari italiani e dall'altra l'imponente pressione della Francia sulle autorità di Varsavia in vista di un riconosciuto primato assoluto della Francia in tutte le questioni connesse al nuovo Stato. L'arrivo al potere di Mussolini, il 28 ottobre 1922, mutò non poco la situazione in quanto la politica estera del nuovo regime parve trascurare queste regioni dell'Europa orientale per altri orizzonti. Era la fine della Missione che tornò in Italia nel gennaio 1923 senza poter proseguire un'azione che pure aveva dato indubbi successi all'industria nazionale specialmente aeronautica ed alla presenza commerciale dell'Italia.

La storia della Missione militare italiana a Varsavia deve essere ricollegata ad una certa tradizione italiana di relazioni politiche e scambi culturali con la Polonia, tradizione che risaliva agli anni del Risorgimento italiano e che l'occasione di discussioni nella capitale francese delle questioni polacche, all'indomani della prima guerra mondiale, rimette all'onore degli interessi e degli interventi dell'Italia.

Durante il conflitto l'Italia si era mostrata assai attiva quanto alla protezione delle rivendicazioni polacche. Le attività dei polacchi in Italia e la loro influenza sull'opinione pubblica italiana sono stati evocati in diversi studi[1]. Per le nostre osservazioni ci è sembrato importante ricordare, per la sua attività futura, la posizione di Benito Mussolini a questo riguardo e il suo incontro a Milano, nell'ottobre 1914, con uno dei più attivi rappresentanti del "Comitato Pro Polonia", Wladyslaw Baranowski. Mussolini, che allora era proprietario e redattore capo del quotidiano "Il popolo d'Italia" e che era uno dei più attivi tra quelli che magnificavano l'intervento dell'Italia a fianco delle potenze dell'Intesa, si mostrò un forte sostenitore della causa dei polacchi. Egli arrivò persino ad offrire al Comitato, secondo Baranowski, uno spazio fisso su una colonna del suo giornale. Nel giornale non si trova traccia di questa offerta di collaborazione al Comitato, ma è innegabile che Mussolini abbracciò la causa dell'indipendenza polacca che evocò in un discorso a favore dell'entrata in guerra dell'Italia, pronunciato all'Arena di Milano davanti a più di centomila persone, il 16 maggio 1915. In questa occasione, nel discorso che dichiarò aver per titolo "Viva la guerra liberatrice!", Mussolini sottolineò le aspettative di popoli di liberarsi dal giogo tedesco e tra questi "...la Polonia insanguinata da Muraview ... la Polonia doveva essere libera e indipendente e ... si realizzerà domani; domani ... la Polonia liberata"[2]. Ci è sembrato interessante ricordare la posizione di Mussolini a questo riguardo, all'inizio del conflitto, poiché questa era la posizione di gran parte dell'opinione pubblica italiana. Si tratta molto probabilmente di una attenzione particolare e l'unico storico italiano che se ne è occupato, Giorgio Rumi, non si cura affatto del personaggio Mussolini: "... L'ambiguità sembra prevalere, e giustifica il sospetto che l'aporia sia determinata da mero calcolo o da contingenti accettazioni dei miti dell'ora ..."[3]. In molte altre occasioni le posizioni di Mussolini sul suo giornale sono lo specchio di questa politica che gioca soprattutto sull'emozione e la ripercussione sull'opinione pubblica sovente messa in crisi dal mito nascente di una violenza dei "grandi alleati" verso l'Italia.

Ma a parte le osservazioni su questa particolare posizione, furono gli avvenimenti del dopoguerra che fecero di questa eredità storica delle relazioni con la Polonia il punto di partenza di un palese interesse dell'Italia ufficiale, non ancora fascista, riguardo alla questione polacca. Le ambizioni dell'Italia dopo la vittoria, con la sua partecipazione nelle conferenze degli Alleati alla ridefinizione geopolitica dell'Europa orientale e della Polonia, offrirono alla delegazione italiana, in occasione della creazione della Commissione per gli affari polacchi, la possibilità di giocare un ruolo di un certo rilievo. Il delegato italiano nella Commissione, il cui presidente era l'ambasciatore francese Jules Cambon, era un ambasciatore di grande levatura, il marchese Della Torretta, il futuro Ministro degli Affari Esteri dell'ultimo Ministero Giolitti. Quanto alla Commissione interealleata in Polonia, l'altro organo dell'Intesa, la presenza italiana era duplice: a livello politico c'era l'ambasciatore Giulio Cesare Montagna e sul piano militare il generale Giovanni Romei Longhena, che

era stato dal 1916 al 1918 il comandante della Missione militare italiana in Russia e che univa alle sue cognizioni militari un'uguale cognizione della posta politica in gioco, rappresentata dalla Polonia nella geopolitica generale del dopoguerra e soprattutto dalla sua posizione strategica di diga nei riguardi del regime sovietico e di carta anti-tedesca nella futura Europa[4].

Sul piano generale, c'era una presenza preminente della Francia, che si riteneva la naturale protettrice di questa Polonia e i cui rappresentanti diplomatici e militari ostacolavano i movimenti di una diplomazia italiana che sovente univa un'attività diplomatica a delle operazioni di appoggio alla presenza di industrie italiane in posizione di concorrenza industriale con la Francia. Sul piano delle questioni territoriali, legate alla definizione delle frontiere del nuovo stato che erano al centro della tutela francese, la posizione italiana era allineata a quella francese. E fu alla Commissione per il plebiscito in Alta Slesia, che aveva per presidente il generale francese Le Rond e per membro il generale italiano Alberto De Marinis, che l'Italia provò il suo impegno concreto al fianco degli Alleati, inviando un contingente di circa 2000 uomini per sorvegliare le operazioni di voto. Come si sa, i tumulti e gli incidenti provocati dai polacchi dopo gli esiti del voto, che vessavano le speranze della Polonia, furono numerosi e il contingente italiano, nella notte tra il due e il tre maggio 1921, fu colpito drammaticamente dagli effetti dei tafferugli che fecero 23 morti tra i soldati italiani.

Le ripercussioni in Italia di questi incidenti furono enormi ed il governo di Roma si trovò al centro di polemiche che alimentavano i nazionalisti ed i fascisti ma che i delegati italiani in Polonia seppero facilmente domare. E nelle sue memorie postume il primo ambasciatore italiano a Varsavia, Francesco Tommasini, ne offrì una interpretazione dai toni moderati: "... L'insurrezione in Alta Slesia, gli incidenti italo-polacchi che ne seguirono, le soddisfazioni esemplari che ottenemmo, sono stati da me diffusamente esposti in altro luogo. Fu una specie di tempesta che chiarì però l'atmosfera. L'attitudine energica del Governo italiano fece comprendere a Varsavia che non era possibile sollecitare continuamente il nostro appoggio, spesso decisivo, e non avere i debiti riguardi per i nostri interessi e per la nostra stessa dignità"[5]. Naturalmente le avventure del governo polacco, specialmente la spedizione in Ucraina, non mancarono affatto di sollevare le giuste riserve del governo italiano che si pose così la questione, che ancor più problematicamente si pose Pierre Rain, di sapere: "La Polonia del 1919 era vitale?"[6].

Per gli italiani questa politica era una politica suicida ed il fatto che Varsavia assediata poté salvarsi dal disastro dell'occupazione dei sovietici solo grazie all'intervento energico delle truppe del generale Weygand, non fece che rinforzare l'influenza, a modo di "satellite", della Francia su questo paese.

La posizione di certi osservatori italiani non mancava di dare ragione ad una tendenza volta a voler assottigliare gli spazi della sovranità tedesca sulla Polonia: Carlo Sforza scriveva a Luigi Albertini, direttore dell'influente quotidiano di Milano

"Corriere della Sera", che era necessario staccare dalla Germania una porzione rilevante di quelle ricchezze minerarie se si voleva evitare che in capo a pochi anni la sua potenza industriale fosse ristabilita[7]. Un altro uomo politico importante, Francesco Saverio Nitti, giudicava la "politica polacca" del governo piuttosto incresciosa e negativa poiché alimentava a Varsavia illusioni di grandezza ed un certo imperialismo anti-tedesco che l'avvenire non avrebbe potuto dimenticare. L'assurdità del corridoio di Danzica in favore della Polonia, che "con le sue smanie imperiali prepara a sé e alle sue popolazioni risorte un terribile destino..."[8], era denunciata così come l'asservimento agli interessi dell'alta finanza e della grande industria della Francia che non faceva alcunché di vantaggioso per la Polonia.

Quanto a Mussolini le sue posizioni divenivano incerte: da una parte egli condannava la spedizione in Ucraina che era "ispirata a dei motivi di imperialismo territoriale" e dall'altra si interrogava sulle giustificazioni ideologiche delle decisioni di Varsavia. Si tratta di una nuova Babele diplomatica?[9]. Ma cosa volevano l'Italia e i suoi rappresentanti in seno agli organismi dell'Intesa? Si può affermare che l'obiettivo delle sue aspirazioni sul piano diplomatico era soprattutto quello di apparire in perfetta armonia con le "Grandi vincitrici", con la Gran Bretagna e soprattutto con la Francia e questo principalmente per motivi di politica interna. Quanto ai militari era chiaro che il loro scopo era di facilitare al massimo le attività degli italiani, militari ed industriali, per occupare il mercato della creazione di un'armata polacca moderna, offrendole, spesso a condizioni iniziali assai vantaggiose, il materiale e l'assistenza tecnica che il nuovo stato riceveva già, in parte, dalla Francia. Si trattava di materiale rotabile, di aerei, di munizioni, di armi e di equipaggiamento militare in genere che spesso proveniva dai depositi di guerra.

Le iniziative italiane in questa direzione precedettero l'istituzione di una vera e propria missione ufficiale militare: per l'Italia si trattava di offrire a questo nuovo stato una struttura militare adeguata, fondata sulla collaborazione con l'Italia che giocava su una politica di doni. A tale proposito è il caso di ricordare che l'Italia, dal 1918, aiutò la Polonia a creare una sua propria armata, facendo affluire in Francia, per le divisioni polacche del generale Haller, 577 ufficiali e 31.800 soldati polacchi catturati sul fronte italiano che facevano parte dell'armata austriaca. Inoltre, nel febbraio 1919, 16 treni di rifornimenti e forniture militari erano stati forniti dall'Italia alla Polonia. Nel luglio 1919, l'Italia cedette 7000 fucili mod. 91 con 17 milioni di cartucce e 28 batterie di cannoni di differente calibro. Infine il Ministero della Guerra di Roma confermò la cessione, in dono, di materiale da guerra (parchi d'artiglieria, materiale automobilistico, sanitario, telefonico e del genio) per 6.905.866 lire, cui si aggiunsero 25 milioni di lire per forniture varie e viveri destinati all'armata polacca[10]. Le proposte italiane erano enunciate dai documenti ufficiali italiani e miravano a fare della Polonia un *partner* importante del commercio estero dell'Italia, soprattutto sul piano industriale e militare, al fine di poter ricevere in cambio ed in condizioni assai vantaggiose le materie prime di cui l'Italia aveva bisogno: petrolio, legname e carbone.

La creazione di una Missione militare ufficiale, il 22 novembre 1919, sanzionò dunque una duplice politica: da un lato assicurare una presenza diplomatica e politica all'Italia che voleva contare nelle questioni del dopoguerra e dall'altro aprire un mercato promettente alle industrie italiane di armamenti e al commercio italiano in genere.

Evidentemente questa missione doveva essere in rapporto di cooperazione con l'altra presenza italiana in Polonia, quella cioè della Commissione interalleata in Polonia, e dunque con l'ambasciatore Montagna. Molti ufficiali italiani si distinsero in questa attività, ma fu soprattutto sul piano aeronautico che la presenza italiana fu la più importante.

L'attività del responsabile di questo settore, il capitano Giuseppe Parvopassu, fu assai importante e fu coronata di successi. I settori di attività furono a questo riguardo di tre tipi: prima di tutto la fornitura di aerei, provenienti sia dal patrimonio militare italiano ormai esuberante sia da commesse dirette alle industrie italiane. Il secondo tipo di intervento fu la creazione di industrie miste italo-polacche, all'inizio per la manutenzione degli apparecchi e poi per la costruzione di aerei italiani in Polonia; la creazione a Lublino di un'industria aeronautica mista, la Società Plage e Laskiewicz, era la perfetta applicazione di questa politica di cessione di brevetti e di assistenza tecnica. Infine la cooperazione si organizzò anche nel settore della formazione tecnica degli aviatori, formazione per il volo e per la manutenzione per mezzo di scuole miste italo-polacche.

La portata di queste attività fu enorme e minacciò anche una presenza francese in questo settore che rischiò di dilagare sul resto del settore militare che le industrie francesi volevano ottenere grazie alla loro politica di protezione totale della Polonia. Le cifre dei doni, citate in allegato, ci danno un'idea della portata del commercio di forniture militari che la Missione promuoveva e che dettero all'Italia sia la possibilità di alleggerire il proprio patrimonio militare divenuto inutile dopo la vittoria, sia di alimentare, con queste commesse, le attività industriali italiane che la fine delle operazioni militari metteva in crisi.

Tuttavia fu l'elemento politico che dominava la situazione e le attività della Missione. C'era una evidente rivalità d'offerta tra la Francia e l'Italia e questa rivalità si manifestò in diverse occasioni. Il comandante della Missione Romei le segnalava al suo compatriota nonché delegato presso la Missione interalleata e ambasciatore a Varsavia, Francesco Tommasini – che abbiamo già citato – che premeva sulle autorità polacche per regolare con un trattato commerciale le relazioni tra i due paesi, sia per i materiali militari sia per il commercio normale.

Gli sforzi di Tommasini ebbero come primo effetto la conclusione a Varsavia tra il delegato italiano e il Ministro polacco degli Affari Esteri, Konstanty Skirmunt, di due trattati, in data 23 agosto 1921. Il primo era un accordo sul pagamento da parte della Polonia di certe forniture militari ed il secondo era un accordo commerciale provvisorio[11].

Questo accordo provvisorio era firmato "en attendant la conclusion d'un accord commercial, qu'ils (*les deux États*) se proposent de négocier dans le plus bref délai

possible" e le due delegazioni decidevano di accordarsi reciprocamente "toutes les facilités compatibles avec la situation générale". Le merci oggetto dell'accordo erano per la Polonia assai modeste per importanza; infatti si trattava di "savons parfumés, de dentelles, de chapeaux pour femme, de plumes d'ornement, de verreries et de liqueurs...". Quanto all'Italia si evocava l'esportazione di "citrons, oranges, soie et automobiles".

Il contenuto di questo accordo commerciale era evidentemente modesto ma dava assai chiaramente notizia della situazione politica in cui la missione militare e la missione diplomatica si trovavano ad agire. Dopo le grandi speranze della vigilia era poca cosa, ma più che parlare delle rivalità con la Francia e dell'influenza preponderante del governo di Parigi su tutte le decisioni di Varsavia, che erano i due elementi principali della situazione, conviene ricordare che l'insieme dei rapporti con la Polonia risentiva presso l'opinione politica italiana di gravi e profondi motivi di incertezza. Sul piano della politica estera si nutrivano dubbi circa il valore di questa politica che sembrava intraprendere troppe cose contemporaneamente per essere poi efficace in qualcuna di esse. Si dubitava anche della possibilità di fare una politica commerciale valida e duratura in aree geografiche che la Francia, senz'altro più potente in mezzi e in efficienza, aveva deciso di porre sotto la sua ala protettrice. Infine vi era la situazione interna dell'Italia che appariva minacciosa ed incerta nelle sue scelte e nei suoi sbocchi. Anche l'uomo che sembrava aver le possibilità per imporsi a Roma, Benito Mussolini, pareva allontanarsi da questo genere di politica e di presenza.

La conferma che le cose in Polonia fossero al punto di mettere in crisi le speranze dei capi delle missioni italiane venne dai risultati del viaggio del capo dello stato polacco, maresciallo Pilzudski, a Parigi, il 1° febbraio 1921. Durante i 14 giorni del suo soggiorno nella capitale francese, il capo di Stato della Polonia non fece che sottolineare la preminenza della Francia, vedere anche una sua esclusiva e gli organi di stampa dei due paesi fecero coro a questa idea.

Il mesto rapporto che il capo della Missione militare Romei inviò al suo Ministro, il 15 febbraio 1921, da Varsavia, rispecchia bene l'effetto che suscitò questa presa di posizione. Quanto all'ambasciatore Tommasini le argomentazioni che evocherà nei suoi messaggi e soprattutto nelle sue memorie sono molto più sfumate.

Secondo Romei la presenza e le conversazioni del capo di Stato polacco a Parigi erano degli elementi che potevano recare grave pregiudizio alle attività politiche e commerciali dell'Italia in questo paese. Il dubbio regnava: "La domanda che preoccupa ora i circoli politici e diplomatici di questa capitale è la seguente: "Che cosa si è concluso a Parigi?" L'avvenimento è ancora troppo recente perché si possa dare una risposta basata su dati positivi. Conviene per ora procedere piuttosto per induzione. Stando a quanto dicono i circoli diplomatici di Varsavia, a Parigi si sarebbe concluso ben poco. Da conversazioni riservate che ho avuto io stesso con personaggi che hanno accompagnato a Parigi il capo dello Stato, si dovrebbe concludere invece che il viaggio ha dato risultati positivi e che si sono gettate le basi di accordi militari ed economici"[12].

Per i delegati italiani in Polonia questi futuri accordi segnavano la fine dei successi ottenuti fino ad allora dai diplomatici e dagli industriali italiani. In un primo periodo la rivalità tra le due delegazioni, quella italiana e quella francese, era rimasta ad un livello di concorrenza e si può dire che i vantaggi acquisiti dagli italiani erano piuttosto interessanti: certe forniture di materiale militare mostravano una notevole consistenza delle relazioni economiche. Le statistiche che gli archivi italiani conservano sono eloquenti e ci fanno sapere che la missione aveva avuto un successo di un certo rilievo nella sua concorrenza con i francesi, suoi principali "avversari"(13).

Dopo il viaggio di Pilzudski a Parigi la situazione cambia: la preminenza francese diviene legge spietata e le attività italiane ne risentono enormemente. È ormai verso la Francia che le autorità polacche indirizzano le loro attenzioni e diminuiscono gli spazi per le attività italiane.

Le premesse di una tale evoluzione erano già state ben colte dalle autorità italiane, che avevano costatato con amarezza come il capo della Missione militare francese, il generale Niessel, il quale aveva preso il posto alla fine del 1920 del generale Henrys, avesse intenzioni estremamente dure riguardo la politica d'acquisto della Polonia. In un lungo rapporto a Roma, il generale Romei non mancò di elogi verso il nuovo arrivato che definiva "un coraggioso soldato, energico, intelligente, colto. È di animo generoso e franco", ma non si dimentica di aggiungere subito: "ma molto impulsivo. La sua attività si trasforma facilmente in invadenza ed allora non sa conoscere il limite dove dovrebbe arrestarsi. Ama profondamente la sua patria; ma ha immedesimato nel suo carattere un concetto talmente orgoglioso della Francia e di tutto ciò che è francese, che non può ammettere che altri aspiri a conquistare quanto ritiene che debba essere riservato al suo paese..."(14). Il rapporto di Romei non poteva essere più preciso e costituisce un vero *cahier de doléances* nei confronti dei rappresentanti di una Francia teoricamente "alleata" dell'Italia.

Il primo episodio di irrigidimento della Missione militare francese fu il veto che un consigliere militare francese, il colonnello Tétu, appose all'acquisto, già negoziato, da parte delle autorità polacche di 80 aerei italiani alla Società Ansaldo; questo primo affronto non ebbe però successo poiché gli aerei erano già in rotta verso la Polonia. Ma in una negoziazione successiva per l'acquisto di 50 aerei di tipo Balilla, il medesimo colonnello Tétu si oppose fermamente e l'accordo non fu concluso, anche se il generale Romei si recò dal Ministro polacco della Guerra Sosnkowski e gli dimostrò che gli aerei italiani erano superiori di qualità e costavano meno della metà degli aerei francesi.

Il rapporto Romei è un documento di grande importanza poiché indica, senza reticenze, che la posizione francese beneficiava ormai di un rapporto esclusivo e riconosciuto per tutto ciò che riguardava gli acquisti militari da parte della Polonia. Il Ministro polacco era stato che chiaro affermando che "esistevano ragioni politiche per le quali si doveva accettare quanto la Francia

imponeva, anche con grave danno del vacillante bilancio polacco". I rapporti della Missione militare italiana sono categorici: la Francia imponeva il suo punto di vista e ostacolava senza riserve le ambizioni italiane.

Un altro elemento importante veniva a confermare tale situazione, vale a dire la nomina in seno allo Stato Maggiore delle Forze Armate polacche di un ufficiale francese, capo della divisione aeronautica dello stesso Stato Maggiore, il colonnello Lévèque. Questa nomina era evidentemente volta ad intralciare considerevolmente le attività della Missione militare italiana che ne segnalò, invano, la gravità al proprio governo. Sul piano giuridico la situazione fu perfezionata dalla conclusione di quattro trattati tra Parigi e Varsavia, che completarono la convenzione militare precedente e che, a detta del generale Romei, fecero della Polonia "una colonia della Francia".

Da parte sua la diplomazia italiana non faceva molti progressi: l'evolversi della situazione interna italiana non dava che pochissime speranze ai propositi di Tommasini. L'ultimo sussulto di successo, parziale, fu la conclusione a Genova, il 12 maggio 1922, durante la famosa conferenza, di un Trattato di commercio firmato dal Ministro italiano degli Affari Esteri, Carlo Schanzer, dal suo collega dell'Industria e del Commercio, Teofilo Rossi e dal Ministro polacco degli Affari Esteri, Skirmunt. Al cuore del trattato, delle questioni modeste come la Carta di legittimazione per i viaggiatori di commercio, l'assistenza italiana per gli emigranti polacchi soprattutto nel porto di Trieste e questioni minori relative al commercio.

La salita al potere di Mussolini il 28 ottobre 1922, cambiò sensibilmente la situazione poiché le scelte di politica estera del nuovo governo non apparivano molto chiare. L'orientamento dei fascisti era indirizzato al Mediterraneo e quindi l'Europa orientale non appariva molto importante. Inoltre l'ambasciatore Tommasini era su posizioni antifasciste e questo spiega il suo richiamo e la fine della sua carriera diplomatica. Quanto alla Missione militare, il generale Romei era stato richiamato assai prima del fascismo ma potè attendere il gennaio 1923 per rientrare definitivamente in Italia con tutti i membri della Missione.

Un ultimo episodio della tenacia degli aviatori italiani: dopo un raid in Polonia, su un aereo Ansaldo A 304, del famoso pilota Arturo Ferrarin, il generale Lévèque non poté sottrarsi alla richiesta delle autorità polacche di acquistarne una squadriglia di dodici apparecchi per l'aviazione militare polacca.

Quasi a guisa di conclusione, il 23 gennaio 1923, veniva firmato tra l'Italia e la Polonia un accordo commerciale della durata di trent'anni, che evocava la clausola di nazione più favorita relativamente al petrolio e alla sua esportazione in Italia. Qualche settimana più tardi Mussolini incontrò a Milano il Ministro polacco degli Affari Esteri Skrzinski, al quale precisò la posizione di amicizia dell'Italia verso la Polonia riguardo alla questione delle frontiere e il desiderio italiano di mantenere delle relazioni commerciali di notevole portata soprattutto per ciò che concerneva il petrolio e il carbone(15).

NOTE

(1) Una bibliografia interessante a questo riguardo si trova nello studio di S. Sierpowski, *L'attività indipendentistica dei polacchi in Italia*, nel volume collettaneo *Polonia restituta*, Milano-Bucarest, 1992, p. 54 ss.

(2) Il discorso si trova in "Opera omnia di Benito Mussolini", vol. VII: *Dalla fondazione del "Popolo d'Italia" all'intervento*, Firenze, La Fenice, 1951, p. 393.

(3) G. Rumi, *Alle origini della politica estera fascista (1918-1923)*, Bari, Laterza, 1968, p. 53.

(4) Il valore di Romei Longhena è sottolineato dallo studio che Antonello Biagina gli ha dedicato; vedi *Il generale Romei Longhena*, in "Memorie storiche militari. 1983", Roma, 1984, p. 377 ss.

(5) F. Tommasini, *La risurrezione della Polonia*, Milano, Treves, 1925, p. 331.

(6) P. Rain, *La Pologne de 1919 était-elle viable?*, in "Revue d'histoire diplomatique", giugno 1952, p. 132 ss.

(7) C. Sforza ad Albertini, *Lettera del 14 aprile 1920*, in L. Albertini, "Epistolario 1911-1926", Milano, 1968, p. 1397.

(8) F. S. Nitti, *La decadenza dell'Europa (1922)*, in "Scritti politici", Bari, Laterza, 1959, p. 306.

(9) B. Mussolini, *La nuova Babele,* 2 giugno 1920, in "Opera omnia", cit., vol. XV, p. 12.

(10) Questi elementi sono contenuti in una pubblicazione riservata del Ministero della Guerra, *Rifornimenti di materiali da guerra da parte dell'Italia alla Polonia, Cecoslovacchia e Romania*, citato da A. Gionfrida, *Missioni e addetti militari italiani in Polonia*, Roma, 1996, p. 81.

(11) Il testo si trova in "Trattati e convenzioni fra il Regno d'Italia e gli altri Stati", vol. 27, Roma, M.A.E., 1931, p. 230.

(12) Rapporto di Romei al Ministro della Guerra, *Le conseguenze del viaggio del Maresciallo Pilzudski a Parigi,* 15 febbraio 1921, in A.U.S.S.M.E. Busta 58, fasc. 4.

(13) Riportiamo in allegato le tavole relative a queste forniture: di artiglieria, automobilistica, sanitaria, telefonia, del genio e aeronautica.

(14) Rapporto da Varsavia, 25 gennaio 1921, *ibid. L'atteggiamento della Francia rispetto ai materiali bellici ceduti alla Polonia dalle potenze dell'Intesa*, p.12.

(15) Vedi la relazione di Mussolini al Consiglio dei Ministri dell'8 aprile 1923 in "Opera omnia", cit., vol. XIX, p. 199 e 430.

Allegato 1

LE FORNITURE MILITARI DELL'ITALIA ALLA POLONIA
20 febbraio 1920

1. *Sezione Artiglieria*			
	In totale	36.339.980 franchi-oro =	6.905.886,10 Lire
2. *Sezione Automobilistica*			
	In totale		4.058.786,10 Lire
3. *Sezione Sanitaria*			
	In totale		2.500.000 Lire
4. *Sezione Telefonica*			
	In totale		125.100 Lire
5. *Sezione Genio*			
	In totale		222.000 Lire
	TOTALE	**36.339.980 Franchi-oro =**	**6.905.886,10 Lire**

Fonte: Archivio U.S.S.M.E. Fondo E8 – Commissione interalleata di Parigi 1918-1932. Busta 106. Fasc. 3

Sezione Aviazione

Non esiste uno specchio complessivo ma da una relazione del capitano Parvopassu al generale Romei del novembre 1922 (A.U.S.S.M.E., Fondo E11, busta 62, Sottofasc. 14) si possono dedurre i seguenti dati:

1. *Aerei consegnati direttamente dall'Italia*:	139 aerei
2. *Aerei fabbricati su licenza italiana:*	230 aerei
3. *Aerei in corso di vendita (nov. 1922):*	43 aerei
Totale generale	**412 aerei**

IL CONTINGENTE ITALIANO IN ALTA SLESIA (1920-1922)

PIERO CROCIANI

Nel quadro dell'invio di truppe italiane nelle zone della Germania orientale in cui si sarebbero svolti dei plebisciti si era previsto che, per l'Alta Slesia, fosse approntato un contingente composto da un reggimento di Fanteria, un gruppo speciale di Artiglieria, un plotone dei Reali Carabinieri, uno del Genio, uno della Sussistenza, un ospedaletto da campo ed un drappello automobilistico (circolari del 18 ottobre e del 5 novembre 1919).

Il Reggimento – il 135° Fanteria – su tre battaglioni di 900 uomini doveva essere costituito con soldati – se possibile volontari – delle classi 1898, 1899 e 1900 da trarsi da differenti reggimenti. Una relazione del 7 novembre segnalava le difficoltà incontrate nella sua organizzazione: molti reparti avevano infatti approfittato dell'occasione per trasferire al 135° i propri elementi peggiori: malati, soldati già riformati per difetto di statura, ex disertori, ergastolani amnistiati, cosicché circa 200 ne erano già stati rinviati al reparto d'origine ed altri 400 lo sarebbero stati successivamente, perché di 2ª o 3ª categoria. Al 9 gennaio 1920 la deficienza era di circa 700 uomini e venne di conseguenza deciso di contrarre la forza dei battaglioni a 700 uomini. Per rinforzare il contingente una circolare del Ministero della Guerra del 1° febbraio 1920 disponeva allora la costituzione, presso il deposito del 32° Reggimento Fanteria – centro di mobilitazione del 135° Reggimento – di un quarto battaglione dello stesso reggimento, sempre su comando battaglione, reparto zappatori, tre compagnie fucilieri ed una mitraglieri, forte di 650 uomini da trarsi dal 32° Fanteria. Il battaglione si sarebbe effettivamente formato a Nocera, con una certa difficoltà, scarseggiando gli elementi di truppa adatti. Più facile il reperimento degli ufficiali, da trarsi dal 30°, 32°, 63° e 64° Fanteria, tutti volontari, come buona parte della truppa.

La base logistica del contingente – così come degli altri contingenti destinati alla Germania orientale – era a Verona dove l'8 dicembre era costituito un "posto di avviamento". Anche se a fine dicembre erano già pronti 50 vagoni per il primo trasporto, le truppe rimasero in sosta a Verona sino ai primi del febbraio successivo. Per l'Alta Slesia erano previsti nove convogli, ciascuno dei quali provvisto di cucine di tipo austriaco e con vagoni per la truppa dotati di panche e di stufa a carbone.

Tra il 15 ed il 18 febbraio 1920 il contingente, tranne il IV battaglione, raggiungeva l'Alta Slesia, suddividendosi nei "circoli" di Gross Strehlitz, Leobschütz, Cosel e Ratibor. La composizione, la forza, l'armamento e l'equipaggiamento del contingente erano dettagliatamente riportati in una lettera indirizzata il 25 febbraio dal comandante del 135° – e del contingente – colonnello Salvioni al Comandante Superiore delle Forze alleate in Alta Slesia[1].

Queste dovevano essere composte, oltre che dalle truppe italiane, anche da quelle francesi e inglesi. Le prime, al momento del raggiungimento della loro massima forza, avrebbero compreso una Divisione su tre Mezze Brigate, ciascuna su 3 battaglioni di Chasseurs, 2 battaglioni del 151° Fanteria, il 12° Ussari, una compagnia di carri armati, un reggimento rinforzato di Artiglieria ed una compagnia del Genio, le seconde sarebbero state forti di 2 brigate di 4 battaglioni di Fanteria, uno squadrone di ussari, un gruppo di artiglieria, una sezione di tanks ed una compagnia del Genio. È qui il caso di notare come la Gran Bretagna avesse distaccato in Alta Slesia, isolati e tenuti al riparo da eventuali tentazioni di carattere politico, ben 5 battaglioni irlandesi.

Se la comunicazione del colonnello Salvioni al Comandante Superiore si era limitata a segnalare la forza e l'armamento del contingente senza scendere in ulteriori particolari, un'altra comunicazione, del 4 maggio, diretta stavolta al generale De Marinis Stendardo della Commissione Interalleata forniva maggiori – anche se non sempre rassicuranti – dettagli.

Al 135° mancavano quasi tutti i sottufficiali: c'erano soltanto 3 aiutanti di battaglia, 5 marescialli (uno dei quali vice capo-banda), un solo sergente maggiore e 24 sergenti; servivano quindi, soprattutto per le necessità del comando, marescialli di maggiorità, sottufficiali dattilografi e cariche speciali. Scarsi anche caporal maggiori e caporali, rispettivamente 72 e 291[(2)]. Inoltre, a quella data, erano già stati rimpatriati, per cause diverse, ben 250 militari. Il gruppo di artiglieria aveva bisogno di altri 2 ufficiali subalterni e di conducenti di automezzi. L'autodrappello, a causa dei molti distaccamenti esistenti e della scarsità dei pezzi di ricambio, si stava rapidamente usurando. Il punto più delicato del rapporto consisteva nella richiesta di almeno un ufficiale che conoscesse bene il tedesco, dato che, non essendo quella lingua conosciuta da alcun ufficiale del contingente, le lettere ricevute dalle autorità locali erano state sino ad allora tradotte, male, con l'ausilio del

Approntamento di una postazione di difesa del ponte sul fiume Oder

vocabolario. Per le necessità correnti ci si era avvalsi di un soldato che parlava bene il tedesco ma, in compenso, conosceva male l'italiano.

Nel frattempo le truppe avevano preso stanza – oltre che nelle cittadine capoluogo di "circolo", dove tutelavano l'ordine pubblico a mezzo di pattuglioni – anche nelle località minori, venendo assegnate pure al controllo della frontiera.

Sin da allora fermezza e tatto furono indispensabili per assolvere il non facile compito di sedare i conflitti tra tedeschi e polacchi, resi più acuti dalle tensioni sociali sfociate in scioperi dei minatori e degli operai dei complessi siderurgici.

L'area affidata al contingente italiano era ampliata. Così, per una decina di giorni, il II battaglione era inviato nella zona plebiscitaria di Teschen mentre ad agosto il "circolo" di Rybnik, nel quale gli insorti polacchi minacciavano il capoluogo, era posto in stato di assedio ed erano conferiti tutti i poteri civili e militari al colonnello Salvioni, che l'occupava con il III battaglione ed una batteria, riuscendo a disarmare gli insorti finché il 14 settembre lo stato di assedio poteva essere revocato. Le truppe italiane restavano di presidio a Rybnik ed era loro inoltre affidato (I – 135°) anche il "circolo" di Pless.

L'ultimo periodo del 1920 trascorreva, per il nostro contingente, senza problemi ed a fine anno rimpatriavano, per essere congedati, oltre 600 tra ufficiali e soldati della classe 1898, che sarebbero stati sostituiti, a febbraio, da reclute del 1901.

Personale del 32° reggimento fanteria a difesa del ponte sul fiume Oder

Intanto la Commissione Interalleata di Governo e Plebiscito aveva stabilito la data per lo svolgimento del plebiscito, che si sarebbe tenuto il 20 marzo, e, in vista di non improbabili disordini, era inviato di rinforzo dall'Italia il 32° Reggimento Fanteria "Siena", su 2 battaglioni, assegnato quasi integralmente al presidio delle zone di Nikolai e di Pless.

Il plebiscito si svolse senza dar luogo a particolari incidenti ma, anche per la mancanza di risultati immediatamente percepibili, la tensione crebbe in tutta l'Alta Slesia e già il 23 marzo si doveva proclamare lo stato d'assedio nei "circoli" di Pless e Rybnik, attribuendo tutti i poteri al colonnello Salvioni. Come durante lo svolgimento del plebiscito, anche durante lo stato d'assedio il comportamento fermo ed imparziale degli italiani (al contrario di quello sfacciatamente filo-polacco dei francesi) contribuì al mantenimento dell'ordine pubblico ed il 18 aprile lo stato d'assedio era tolto.

Con la pubblicazione dei risultati del plebiscito, il 24 aprile, che non consentivano l'immediata attribuzione dei territori dell'Alta Slesia, dovendosi procedere ad una loro spartizione, la tensione crebbe di nuovo: i polacchi miravano ad impadronirsi di tutte le zone a cavallo dell'Oder, da loro reclamate, con l'uso della forza. A differenza dei disordini verificatisi sino ad allora, questa volta si trattava di azioni militari in piena regola, in esecuzione di piani ben precisi e con la disponibilità di armamento anche pesante. Qualcosa era filtrato, tanto che era stato ordinato che le truppe di occupazione non avessero distaccamenti di forza inferiore alla compagnia, ma, evidentemente, non si era valutato appieno il pericolo.

Nella notte tra il 2 ed il 3 maggio tutti i presidi dei "circoli" di Rybnik e Pless erano attaccati da bande di insorti forti e bene armate che cercavano – ed in parte ci riuscirono – di tagliare le telecomunicazioni e di impadronirsi di nodi stradali e ferroviari, mettendo in condizioni di non nuocere le guarnigioni alleate. Gli scontri più sanguinosi si verificavano a Czerwionka, dove una compagnia del 32° Fanteria resisteva fino all'esaurimento delle munizioni, con la morte di un ufficiale e di 15 tra sottufficiali e soldati ed il ferimento di altri 22. Soltanto la mattina successiva

Bare dei soldati del 32° e 135° reggimento fanteria caduti il 3 maggio 1921 a Czerwionka

era possibile inviare, autotrasportate, due compagnie del 32° che liberavano i superstiti e li riconducevano con loro. Nell'operazione di recupero le nostre truppe avevano un altro morto e due feriti. Altri scontri si erano verificati nelle medesime ore a Bad Jastrzemb, Ridultau e Gross Strehlitz, da dove gli insorti erano respinti fino a quando, il giorno 6, le nostre truppe, sostituite da quelle francesi, rientravano a Cosel dopo aver avuto due morti e sette feriti.

A Rybnik, attaccata da oltre 2000 uomini e difesa da 2 compagnie del I/135°, gli insorti riuscivano ad occupare la città (con grande paura della popolazione, in maggioranza di etnia tedesca, che vedeva i suoi esponenti arrestati e portati al di là del confine polacco) mentre il nostro presidio poteva soltanto difendere il suo acquartieramento. Da Ratibor il colonnello Salvioni conduceva allora una colonna, formata da tre compagnie ed una batteria, che, superati gli ostacoli, poteva raggiungere Rybnik nel pomeriggio del 4, seguita in serata da un battaglione francese. Una serie di trattative e di ultimatum dimostravano la capacità e la tenacia del colonnello Salvioni che, senza spargimento di sangue, otteneva che entro il mezzogiorno del 6 la città fosse sgombrata dagli insorti. Le truppe italiane restavano a Rybnik fino al 16 per poi far ritorno a Ratibor.

Dal 5 maggio nei dintorni di Ratibor e Cosel operavano formazioni di insorti, che inizialmente non attaccarono le città, limitandosi a scorrerie nelle campagne e nei villaggi, scontrandosi con elementi tedeschi che si stavano cominciando ad organizzare, scontri che vedevano anche l'impiego di artiglieria e di un treno armato. La sera del 10 era portato – da parte dei polacchi – un attacco al nostro presidio di Cosel. Questo lo respingeva anche con il concorso della batteria che controbatteva il fuoco dei pezzi degli insorti che, nel tentativo, subivano forti perdite. A sera inviavano dei parlamentari per iniziare delle trattative, pur continuando, nella notte, uno sporadico fuoco di fucileria. L'11 era stipulata una tregua temporanea, che sarebbe poi stata prorogata, ed il 12 arrivava a Cosel, come Comandante Civile e Militare il tenente colonnello Sebastiano Visconti Prasca del Dipartimento Militare della Commissione di Governo (e futuro comandante delle truppe italiane in Albania).

La città restava presidiata dalle truppe italiane il cui intervento permetteva di mantenere aperti i ponti sull'Oder, così da consentire uno scambio di profughi delle due nazionalità. La tregua continuava a reggere, pur se con diverse violazioni. Scontri con le nostre truppe si verificavano anche intorno a Ratibor nella prima metà di giugno ed il nostro presidio aveva un morto ed un ferito. Infine, visto fallito il loro tentativo (basato, forse, anche su una fin troppo benevola neutralità francese) i polacchi iniziavano a cedere, scendendo a patti su scala sempre più ampia fino ad ottenere, il 1° luglio, un'amnistia per tutti i reati, tranne quelli commessi per lucro, vendetta privata o crudeltà, in cambio dello scioglimento delle loro formazioni irregolari a partire dal giorno 5. Altrettanto si verificava per gli irregolari tedeschi.

Gli strascichi della rivolta si protraevano, ovviamente, ben al di là del 5, con attentati ed attacchi a posti di guardia, cui le forze interalleate reagivano con arresti e perquisizioni alla ricerca di armi, sino alla revoca dello stato d'assedio, a fine agosto.

Il 31 di quel mese era trasferito da Cosel a Ratibor il comando delle nostre truppe che il 10, l'11 ed il 13 settembre erano rinforzate con l'arrivo di un battaglione della brigata Sicilia, di un battaglione dei Granatieri (il II/2°) e di 20 nuovi autocarri Fiat 15 ter.

In concomitanza con l'arrivo di questi nuovi reparti iniziava, per il 135° e per la batteria, il congedamento della classe 1900, da completarsi entro dicembre, con il contemporaneo arrivo di circa 1000 rimpiazzi.

La zona affidata al contingente italiano comprendeva allora i "circoli" di Cosel, con annessa Ober Glogau, di Ratibor e di Leobschütz. La situazione, pur se assai migliorata, non poteva certo dirsi tranquilla: manifestazioni ostili (in una rimase coinvolto, nella sua auto, il generale francese comandante delle truppe interalleate, sbloccato dall'intervento italiano), incidenti, anche a fuoco, e ricerche di armi punteggiavano le giornate. Il più grave incidente per i nostri, con la morte di un soldato del 61° Fanteria ed il ferimento di un altro, si verificava l'11 novembre quando agenti di polizia ed abitanti polacchi di un villaggio aprivano il fuoco su una nostra carretta viveri credendo che portasse degli irregolari tedeschi.

A dicembre venivano prelevati dal contingente italiano un comando di battaglione e due compagnie del 135° che erano distaccati per un mese a Sopron, nel Burgenland austriaco, per mantenervi l'ordine pubblico durante lo svolgimento del plebiscito in quella zona, insieme ad altre truppe alleate, tutte poste agli ordini del colonnello italiano Marini.

La missione del contingente interalleato nell'Alta Slesia si stava ormai avviando verso la sua conclusione: un primo segnale – anche se macabro – era dato a dicembre dall'esumazione e dall'invio in Italia delle salme di una parte dei militari morti sino ad allora, che sarebbero state seguite dalle altre nell'aprile successivo.

Il nuovo anno – il 1922 – vedeva il ripetersi di incidenti e scontri tra elementi polacchi e tedeschi, cui, dal marzo, per il rimpatrio di 350 elementi, il nostro contingente poteva opporre un meno efficace controllo. Per far fronte alle necessità erano ridotte al minimo le "cariche speciali" ed erano sciolte le fanfare di battaglione.

L'arrivo a Ratibor, ai primi di giugno, di profughi tedeschi provenienti dalle zone assegnate alla Polonia, dava occasione al verificarsi di incidenti più gravi nei dintorni della città, con l'irruzione di irregolari tedeschi nei villaggi misti. Così l'11 giugno era di nuovo proclamato lo stato di assedio, che sarebbe stato tolto solamente il 3 luglio. Dal 18 giugno iniziava il passaggio del territorio slesiano alle autorità polacche e tedesche. Era così possibile per il nostro comando predisporre una tabella di ripiegamenti delle nostre truppe all'interno dell'Alta Slesia sino alle stazioni di partenza dei convogli, che le avrebbero ricondotte in Italia, a cominciare

dal giorno 25. Era previsto che, "circolo" dopo "circolo", il territorio slesiano sarebbe stato consegnato alle potenze interessate, così da ultimare il passaggio entro il 9 luglio. Le truppe tedesche o polacche sarebbero sopraggiunte qualche ora dopo l'abbandono delle posizioni da parte delle truppe interalleate, tranne che nei capoluoghi di "circolo" dove sarebbero arrivate, invece, qualche ora prima, così da poter rendere gli onori alle bandiere alleate.

Così il 28 giugno le truppe tedesche prendevano possesso di Cosel, dove, una settimana prima, era stato inaugurato un monumento ai caduti italiani in Alta Slesia.

A Ratibor, dov'erano alla fine presenti anche truppe francesi, gli ultimi giorni di occupazione erano caratterizzati da sparatorie e moti di piazza, diretti per lo più contro i transalpini, ma che dovevano essere contenuti e sedati soprattutto dai nostri, che ebbero anche un granatiere ferito da un colpo di rivoltella.

Il 9 luglio, finalmente, gli ultimi trasporti potevano partire per l'Italia, la missione in Alta Slesia era conclusa.

Complessivamente avevano prestato servizio 296 ufficiali e 9159 sottufficiali, caporali e soldati, un numero non indifferente anche se relativo a due anni e mezzo di permanenza.

Le perdite del contingente risultano le seguenti: caduti 25[3], quasi tutti negli scontri verificatisi ai primi di maggio del 1921 o in loro conseguenza (il foglio d'ordini del 30 maggio segnalava il decesso di un soldato per "grave psicosi acuta da shock nervoso subìto nel combattimento di Bad Jastrzemb"), morti per cause di servizio 5, morti per malattia contratta in servizio 20, oltre ad altri 8 deceduti in Italia, morti per cause non dipendenti da motivi di servizio 11, feriti ed infortunati per cause di servizio 57.

I morti per cause non dipendenti da motivi di servizio erano, per lo più, vittime di incidenti, come i tre soldati affogati, uno investito da un treno, ed un altro ucciso da un colpo di arma da fuoco non regolamentare sfuggito ad un suo commilitone, oltre a due suicidi.

I morti per malattia contratta in servizio erano deceduti, in buona parte, per tubercolosi e per malattie dell'apparato respiratorio, cui certo non era favorevole il clima dell'Alta Slesia. Queste malattie avevano provocato anche il rinvio in Italia per accertamenti medico-legali di diversi altri soldati (15 soltanto il 24 gennaio 1921).

Dai "diari storici" non risultano segnalazioni di altre infermità di particolare rilevanza. Tutte le malattie, comunque, erano curate nell'ospedaletto da campo italiano piuttosto che negli ospedali civili. Sono segnalate soltanto due ondate di influenza che assunsero un carattere epidemico, nel novembre del 1921 e nel febbraio del 1922, in quest'ultima occasione il IV battaglione del 135°, a Gleiwitz, rimase indisponibile per circa 15 giorni.

Quando non era impiegato in distaccamenti incaricati del servizio di frontiera o in servizio di ordine pubblico, mediante posti di guardia o pattuglioni, o in

servizio di guerra, durante lo stato di assedio (anche se con quelle che oggi definiremmo "regole di ingaggio" abbastanza restrittive) il nostro contingente – almeno nelle città più importanti – prestava un servizio di guarnigione non dissimile da quello che avrebbe prestato nel regno.

La raccolta dei "fogli d'ordine" del contingente ci offre diverse tabelle con gli orari di servizio. Ne abbiamo scelte due, una invernale e l'altra estiva, emanate rispettivamente il 18 ottobre ed il 17 aprile 1920. La prima prevedeva sveglia alle 6,30 (alle 7 nei giorni festivi); pulizia personale e dei locali: 6,30 -7,30; istruzioni varie di ginnastica, istruzioni interne, lettura di regolamenti, circolari, ecc.: 8-10; primo rancio: 10,30 -11,30; adunata per l'istruzione principale e controllo della forza col giornale di contabilità: 11,45-12; istruzione principale esterna (da farsi nei cortili degli accantonamenti nelle giornate di tempo piovoso): 12-16; secondo rancio: 16,30 -17; libera uscita: 17 -20; contrappello serale: 20,30; silenzio: 21. Per la buona stagione era invece previsto: sveglia alle 5 (alle 6 nei giorni festivi); istruzione principale esterna: 6-10; primo rancio: 10,30-11,30; riposo: 11,30 - 13,30; riunione di contrappello col giornale di contabilità alla mano: 13,30; istruzioni varie di ginnastica e istruzioni interne, lettura di regolamenti, circolari ecc.: 14 -16,30; secondo rancio: 16,45; riunione per la rivista prima della libera uscita: 17,30; libera uscita: 18 -20,30; silenzio: 21,30.

Dal punto di vista della disciplina il comportamento dei soldati del nostro contingente non diede luogo a notazioni di carattere particolare. D'altra parte il comando si rendeva ben conto del "materiale umano" del quale si trovò a disporre nei due anni e mezzo della missione: una cosa erano, inizialmente, i "veterani" che avevano fatto la Grande Guerra, un'altra cosa erano le reclute del 1900 e, ancor più, quelle del 1901, che venivano da un'Italia in cui andava crescendo la tensione politica. Così in occasione dell'arrivo delle prime reclute di quest'ultima classe una circolare del colonnello Salvioni prescriveva che per la loro istruzione venissero usati, il più possibile, i mezzi di persuasione, ricorrendo alle punizioni soltanto come "ultima ratio", perché come diceva efficacemente il colonnello in questa circolare del 15 febbraio 1921: "Oggi il cittadino viene alle armi con un corredo di idee assai diverse da quelle di un tempo. Egli è cosciente di molti diritti, ai quali non sempre contrappone altrettanti doveri, e facilmente cade e ricade in mancanze". E che fossero coscienti di avere dei diritti i soldati lo avevano già dimostrato prima, nel luglio del 1920, scrivendo una lettera di protesta per una ritenuta reputata indebita a "l'Avanti!", che l'aveva pubblicata.

Il soldato aveva, in Alta Slesia molti più soldi da spendere (la speciale indennità cui faremo cenno in seguito), però la particolare situazione in cui si trovava durante la libera uscita, con tutte le ovvie difficoltà di carattere linguistico ed ambientale, deve aver controbilanciato le maggiori possibilità di cacciarsi nei guai, soprattutto eccedendo nel bere. Almeno in un primo tempo, sino alla sua "acclimatazione".

L'ubriachezza era, infatti, alla base di molti comportamenti indisciplinati, che sfociavano talvolta in veri e propri reati, il cui giudizio era rimesso al Tribunale Militare di Verona, cui erano rinviati i colpevoli.

Bisogna dire, d'altra parte, che i soldati si potevano procurare bevande alcoliche anche negli spacci cooperativi esistenti in quasi tutti i distaccamenti. Ce n'erano perfino sulle tradotte che li riportavano in patria e sulle quali si dovette fissare il quantitativo massimo giornaliero di mezzo litro a testa (ordine del giorno del 31 dicembre 1921) anche perché di tanto in tanto – specie col favore dell'alcol – si verificavano, pure in territorio austriaco, spiacevoli incidenti causati da soldati in transito da o per l'Italia, con le sgradevolissime conseguenze di carattere internazionale che si possono immaginare.

Una volta che i soldati si erano ambientati e sapevano come muoversi, la maggiore disponibilità di denaro favoriva le "assenze arbitrarie". Sempre la disponibilità di denaro e la facilità di procurarsi armi in una regione che, per un motivo o per l'altro, ne abbondava, permisero a molti elementi di dotarsi di armi (pistole) di modello non regolamentare, causa anche di incidenti, così da indurre il comando, il 28 febbraio 1922, ad ordinare un'ispezione a tutti i soldati per ricercarle. Ugualmente la disponibilità di denaro fece adombrare la possibilità di acquisto, da parte di soldati, di sostanze stupefacenti (cocaina), probabilmente non per uso personale, ma per farne commercio una volta rientrati in Italia. Lo rivelava una circolare riservata del 25 ottobre 1921 con la quale il colonnello Salvioni invitava i comandanti di reparto a mettere in guardia la truppa dal suo uso, minacciando il deferimento al Tribunale Militare di quanti ne fossero trovati in possesso durante apposite perquisizioni. Sempre a questo scopo lo stesso colonnello Salvioni ordinava poi che fosse eseguita – alla presenza di un medico militare – una minuziosa perquisizione sul treno dei rimpatriandi.

Di tutt'altro genere – e derivanti da tutt'altra causa – erano invece i provvedimenti che il comando prendeva nei confronti dei militari ritenuti "sovversivi" e, più in generale, per preservare la truppa da questo tipo di propaganda. Non risulta, al contrario, alcun tipo di sorveglianza su militari di opposte idee politiche – anzi, più esattamente, non si accenna mai ad elementi fascisti o nazionalisti – assai probabilmente perché gran parte della truppa proveniva dalle campagne, specie meridionali, assai poco recettive a questo tipo di idee. Il timore della diffusione di idee sovversive (a mezzo di propagandisti tedeschi che, indossando uniformi italiane, avrebbero fatto tra i nostri soldati, incitandoli contro gli altri alleati e in favore dei Soviet) era manifestato una prima volta nell'ottobre del 1920 con l'ordine, ai comandi dipendenti, di prendere provvedimenti al riguardo. Una successiva circolare riservata del colonnello Salvioni ai comandanti dei reparti dipendenti, del 29 luglio 1921, li invitava a sorvegliare locali di ritrovo e militari sospetti, arrestando i diffusori di manifestini sovversivi, che risultavano esser stati già stampati in tre lingue. Analoghe disposizioni erano poi ribadite nell'aprile del 1922, dopo l'avvenuta distribuzione di manifestini comunisti ai soldati francesi. Era ancora una volta raccomandata la massima sorveglianza: "Senza entrare in merito alla questione i comandanti di compagnia avvisino che ci saranno premi e licenze per chi arresterà i distributori

di manifestini". Più concreti i provvedimenti che disponevano, nell'ottobre del 1920, la sorveglianza di due soldati che erano in corrispondenza con sovversivi del loro paese di origine e, nel novembre del 1921, il rinvio in Italia di un soldato, la cui condotta non aveva dato adito ad alcun richiamo, ma che aveva ricevuto lettere dall'Italia che lo qualificavano come comunista. Questo tipo di interventi lascerebbe intravedere un controllo, quanto meno saltuario, della corrispondenza che perveniva ai soldati del contingente.

La maggior disponibilità di denaro e la dislocazione all'estero debbono infine aver costituito per qualche soldato un incentivo alla diserzione, diserzione che dobbiamo però vedere, più che altro, come emigrazione alla ricerca di un lavoro. Così nell'agosto del 1921 due disertori del 32° Fanteria erano arrestati, mentre lavoravano in una miniera, da un maresciallo e da alcuni militi del plotone Carabinieri, tutti in borghese, per evitare ripercussioni nell'ambiente operaio (ed anche perché non si voleva che le autorità interalleate venissero a sapere delle diserzioni). Ugualmente era arrestato, nel maggio del 1922, un caporale disertore dello stesso reggimento, che da un mese lavorava sotto falso nome in un'officina di Ratibor, dov'era stato di guarnigione l'anno precedente con il 135° Reggimento, prima di essere rimpatriato per motivi disciplinari, e dove, "cherchez la femme", aveva contratto relazioni amorose. All'incirca nello stesso periodo il 135° poteva comunicare che quattro dei suoi cinque disertori erano stati arrestati o si erano costituiti, mentre il quinto era riuscito probabilmente ad imbarcarsi per l'America, anche qui con la diserzione come ricerca di lavoro.

Passando ora alla vita quotidiana dobbiamo subito premettere che, a differenza di quanto si verificava in Italia, ufficiali e truppa godevano di una più che discreta posizione economica grazie ad una speciale indennità di Alta Slesia, che andava dalle 7,50 L. di soldati e caporali alle 15 per sottufficiali ed alle 50 per ufficiali, situazione destinata a migliorare – nonostante l'inflazione galoppante della Germania – dove la lira, che valeva nel marzo del 1920 4,5marchi, raggiungeva i 100 marchi nel marzo del 1922 ed addirittura i 154 il mese successivo. Ciò permetteva anche al contingente di manifestare la propria disponibilità in occasione di sottoscrizioni benefiche: così erano raccolti 19.565 marchi "pro tubercolotici di guerra" nel settembre del 1920 ed altri 34.909 erano destinati all'Opera Bonomelli, nel maggio del 1922, per mandare in Italia, nelle colonie, i bambini poveri della comunità italiana di Berlino. Naturalmente l'indennità non era percepita che durante la permanenza in Slesia ed era ridotta della metà ai puniti di prigione semplice o di rigore (foglio d'ordini del 26 settembre 1920).

Oltre all'indennità ed alla paga, i soldati avevano diritto al vitto. La tabella dietetica era inizialmente fissata con foglio d'ordine del 21 marzo 1920. La razione ordinaria doveva comprendere 180 grammi di pasta (o 150 di riso), 200 grammi di carne (oppure 150 di baccalà, o di boiled beef o di corned beef – di provenienza alleata – oppure mezza scatoletta di salmone – probabilmente della stessa provenienza – o di carne

in scatola di produzione nazionale), 50 grammi di legumi secchi (o 100 di patate o 200 di verdura), 20 grammi di lardo o olio, 15 o 17 grammi di conserva di pomodoro (a seconda se semplice o doppio concentrato), 10 grammi di cipolle o aglio, 40 di formaggio (ridotti poi a 20), 800 grammi di pane (o 400 di galletta), 10 grammi di caffè tostato e 15 di zucchero (5 se di zucchero di stato). Erano previste modifiche nell'uso dei condimenti in caso di distribuzione di baccalà o di salmone e l'uso di un particolare tipo di condimento in scatola. Era prevista anche, in taluni casi, la distribuzione di razioni supplementari. A fine anno questa tabella venne leggermente modificata, con la riduzione a 700 grammi del pane. Considerato che in Alta Slesia nel 1920 era ancora in vigore il razionamento venne fatto inizialmente il divieto di acquistare sul posto carne, farina (per le quali ci si sarebbe appoggiati – come per il vino – all'intendenza francese), patate e latte, tranne, per quest'ultimo, quanto potesse occorrere ai malati. Solamente nel marzo del 1921 sarebbe stato autorizzato, dalla Commissione di Governo dell'Alta Slesia, l'acquisto sul mercato di 500 grammi di carne fresca alla settimana per persona. Per questi motivi il treno, che ogni mese riportava a Ratibor i reduci dalla convalescenza o dalla licenza (10 giorni più il viaggio per soldati e ufficiali di complemento, 20, invece, più il viaggio per gli ufficiali in S.A.P. – mai più del 15% della forza in licenza contemporaneamente) aveva anche alcuni vagoni merci carichi di vettovaglie. Erano previste anche distribuzioni straordinarie di 1/4 di vino e di 4 cl. di liquore, effettuate in genere in occasione di feste e di ricorrenze. In queste occasioni c'era spesso anche un rancio speciale, del genere di quello previsto per la festa dello Statuto del 1920: al mattino doppia razione di caffè e zucchero, alle 12 pasta asciutta con 30 grammi di conserva e 30 di lardo, 150 grammi di ragout di carne con patate, 40 grammi di formaggio, una razione di condimento in scatola e doppia razione di vino e liquori.

Lo stesso "foglio d'ordine" del 21 marzo aveva stabilito le spettanze in tabacchi: 5 sigarette o un sigaro o 5 grammi di trinciato al giorno. Le sigarette – di diverse marche – dovevano coprire il 27% del fabbisogno, il 20% doveva esserlo dai trinciati ed il 53% dai sigari. La disponibilità di sigari e sigarette di diverse marche rendeva difficile la loro distribuzione con soddisfazione di tutti e le proteste – culminate nel 1921 con lettere anonime di denuncia – non mancavano.

Sempre il 21 marzo 1920 erano state fissate le razioni per i muli da carrette o da soma, cui spettavano 3 chili di fieno, 1 di surrogati (fave, carrube, ceci ecc.), 2 di paglia mangiativa e 1/2 chilo di avena. Razione poi modificata, tenendo conto della situazione locale, in un chilo di avena, 3 di fieno e di paglia mangiativa, oltre ad altri 2 chili di paglia da lettiera.

Tra le spettanze del soldato erano comprese, almeno inizialmente, 3 cartoline in franchigia per settimana, che sarebbero state spedite alle famiglie a mezzo di corrieri militari. Sembrerebbe che l'iniziativa non abbia avuto successo se nel febbraio del 1921, con l'arrivo della classe 1901, il colonnello Salvioni doveva

dare disposizione ai comandanti di reparto di controllare che i soldati scrivessero a casa almeno ogni 15 giorni. Nella stessa occasione il colonnello doveva purtroppo costatare come fosse elevata la percentuale degli analfabeti ed ordinava per curare "questa piaga del nostro paese" l'istituzione di scuole per costoro. Non sempre, però, era l'analfabetismo all'origine dei mancati contatti con le famiglie se, nell'agosto del 1920, si doveva invitare un ufficiale, il tenente Capone, a scrivere a casa, dove mancavano di sue notizie da parecchi mesi.

L'interesse rivolto all'attività sportiva era un altro sintomo del differente approccio nei confronti della truppa, secondo una prassi instauratasi dopo il 1917. Così per la festa dello Statuto del 1920 erano previste, nel pomeriggio, delle esibizioni di squadre ginnastiche ed un incontro di football che si sarebbe concluso (a differenza di quanto è avvenuto quest'anno) con la vittoria della nostra rappresentativa su quella francese. Nel luglio del 1921, poi, erano selezionati 48 militari per le gare sportive interalleate, previste tra il 6 e l'8 agosto, oltre a 3 elementi di ciascun reparto per salto in alto ed in lungo, pertica e boxe. Oltre a queste discipline le gare avrebbero compreso football, cross-country, concorso ippico per ufficiali e sottufficiali, salto in alto con il cavallo e, ovviamente per i soli reparti inglesi e francesi, cross-country di carri da combattimento e carosello equestre.

Quando potevano usufruire della libera uscita i soldati andavano in giro, facilitati anche dalle disponibilità economiche, e, nell'ordine, si interessavano alle ragazze, professioniste o meno dell'amore, frequentavano le osterie ed i locali di ritrovo e, se il tempo era buono, facevano il bagno nell'Oder o in qualche specchio d'acqua o vi andavano a pesca.

Tutto questo, mancando di memorie o di diari di soldati, lo possiamo desumere, a contrariis, dai divieti che compaiono sui "fogli d'ordine". Così troviamo che il 27 gennaio 1921 deve esser letto alla truppa, e per tre giorni consecutivi, come ammonimento, che due soldati che hanno contratto una malattia venerea sono stati puniti con la consegna fino ad avvenuta guarigione e, quel che è più importante, troviamo che i malati venerei formano, in genere, la maggioranza dei ricoverati nell'ospedaletto. Le osterie, e l'eccesso nel consumo di alcoolici, si ritrovano spesso nelle motivazioni delle punizioni. In occasione della morte di un soldato ucciso in un agguato da parte di delinquenti comuni all'uscita da un locale da ballo, nel settembre del 1920, si ricorda che è proibito l'ingresso in questi locali. Per i bagni nell'Oder – che saranno la causa di tre affogamenti – già nel maggio del 1920 è emanata la relativa proibizione, unitamente a quella di andarvi in barca, addolcita dalla prescrizione ai comandi di scegliere località in cui i soldati, tutti insieme, possano prendere il bagno con sicurezza. Nello stesso mese è emanato un ordine che vieta di tenere cani in caserma, rafforzato da un ulteriore divieto – da leggersi alla truppa per tre giorni consecutivi – ed aggravato dall'ordine di abbattimento di tutti i cani vaganti in quartieri ed accantonamenti dopo che 13 mitraglieri sono stati morsi da un cane risultato poi idrofobo (per la cronaca aggiungeremo senza

conseguenze grazie alle tempestive cure approntate da un ospedale civile). Per la pesca e la caccia, se dobbiamo giudicare da diverse osservazioni sparse nei fogli d'ordine e nei diari storici, si può senz'altro dire che erano saltuariamente praticate ma sempre di frodo, in contravvenzione delle prescrizioni di legge che puntualmente le stesse fonti riportano ogni volta.

Per gli ufficiali, spesso alloggiati in case private, siamo meglio informati, ma sempre utilizzando le medesime fonti "a contrariis". Considerato che pochi ufficiali avevano usufruito della possibilità caso per caso loro accordata – come anche ai sottufficiali – di farsi raggiungere in Alta Slesia dalle famiglie, la ricerca di compagnia femminile – insieme al gioco che doveva assorbire una certa parte delle entrate – occupava una discreta percentuale del loro tempo libero, a volte, anche, con qualche conseguenza di carattere permanente. Così nel novembre del 1921 un ufficiale riconosceva la paternità di un figlio avuto da una ragazza di Ober Glogau, impegnandosi al suo mantenimento. Nel settembre dello stesso anno un suo collega, che doveva sposare una ragazza slesiana, e che aveva già ottenuto il regio assenso alle nozze, era rimpatriato perché non era opportuno che dopo il matrimonio continuasse a prestare servizio in Alta Slesia. Tre mesi dopo, poi, un ufficiale del 135° Fanteria, tornato dall'Italia subito dopo il matrimonio e raggiunto dalla moglie, era rimandato d'urgenza in patria considerata l'esistenza di due precedenti fidanzate slesiane, una a Cosel e l'altra a Leobschütz. Altre punizioni, per inconvenienti causati da relazioni amorose, sono poi sparse nelle carte delle buste 13, 15 e 16 del fondo "Alta Slesia" dell'Ufficio Storico dello S.M.E.. E contro alcune conseguenze delle relazioni amorose degli ufficiali protestavano, con una lettera anonima, dei soldati che, denunciando le cattive condizioni del loro vestiario, sostenevano di esser costretti a comprare di tasca propria pantaloni e scarpe, mentre "le famiglie delle signorine degli ufficiali italiani" erano calzate e vestite. Se infine volevano divertirsi o magari vedere un po' il mondo – cosa abbastanza difficile per ufficialetti dei primi anni Venti – c'era la possibilità di avere qualche giorno di licenza in Austria o in Cecoslovacchia, magari appoggiandosi alle commissioni militari ed agli uffici italiani presenti sul posto.

Perché non si creda che il nostro contingente in Alta Slesia fosse dedito soprattutto ai piaceri, specialmente a quelli della carne, dobbiamo dire che alle nostre truppe era assicurata anche l'assistenza spirituale. Probabilmente il contingente ebbe con sé l'ultimo dei cappellani militari rimasto a prestar servizio nei reparti prima dello scioglimento del servizio di assistenza spirituale nel 1922. Anche dietro sollecitazioni della Curia Castrense il cappellano del 135° Fanteria era stato infatti nominato, con apposito ordine del giorno, cappellano del contingente. Una dimostrazione della maggiore considerazione in cui erano tenuti i rapporti con la Chiesa dopo il conflitto era offerta il 20 giugno 1920 dalla visita di monsignor Achille Ratti, il futuro Pio XI, allora nunzio apostolico in Polonia, a Cosel, con

messa nella cattedrale e visita dell'ospedaletto e delle caserme. Il 30 gennaio successivo era la volta di monsignor Igino Serra, definito "Alto Commissario della Santa Sede per l'Alta Slesia" accompagnato dal generale De Marinis Stendardo.

A febbraio, poi, monsignor Serra avrebbe inviato, da Vienna, dei libretti di devozione per i soldati.

Per concludere accenneremo ora ai rapporti tra gli uomini del nostro contingente, la popolazione e le truppe alleate. Se dobbiamo giudicare dalle espressioni di augusto apprezzamento espresse da Vittorio Emanuele III, questi rapporti, specie con le popolazioni, dovevano essere più che buoni. Così – infatti – egli si era espresso con l'ufficiale comandante della scorta della bandiera del 135° Fanteria, inviata a Roma dall'Alta Slesia in occasione della tumulazione del Milite Ignoto: "Il soldato italiano, in qualunque località egli vada, si fa ben presto amare e stimare pel suo carattere buono e dolce, pel suo contegno corretto e dignitoso". Insomma "italiano brava gente", un giudizio probabilmente condivisibile ma, per così dire, a livello individuale, per quanto riguardava i rapporti tra i singoli soldati ed i singoli abitanti. In realtà, infatti, al di là degli episodi violenti o addirittura sanguinosi, che coinvolsero il nostro contingente, e che non erano opera di una piccola minoranza, ma espressione, più o meno condivisa nelle forme, delle due etnie che popolavano l'Alta Slesia, la presenza degli italiani era pur sempre quella di una forza di occupazione straniera stanziata nel territorio per una nuova definizione dei confini, definizione che, fatalmente, non avrebbe potuto non causare apprensione e, poi, dolore ad una parte almeno degli abitanti. D'altra parte non si parla mai di calde accoglienze riservate al nostro contingente. All'arrivo delle prime truppe l'accoglienza è "incuriosita e corretta" o "fredda ma corretta", mentre è addirittura cattiva quella incontrata a Teschen. Certo, anche se inizialmente era consigliato alla truppa, in alcune zone, di restare in gruppi di almeno sei soldati, col tempo i soldati seppero farsi accogliere, ma qualche incidente si produsse per tutta la permanenza del contingente, sino agli ultimi giorni. Era, ovviamente, assai difficile stabilire se all'origine di questi incidenti ci fossero davvero ragioni di carattere personale o se, invece, queste ragioni fossero soltanto un pretesto che nascondeva l'ostilità derivante da motivi politici.

È certo che erano soprattutto i polacchi a lamentarsi del comportamento degli italiani, accusandoli di essere filo-tedeschi, al punto da indurre il colonnello Salvioni nell'agosto del 1921, a presentare una protesta contro le accuse, infondate, nei confronti dei nostri soldati, seguita, il 18 settembre, da una lettera che, per smentire le accuse di parzialità, segnalava ben 17 episodi di protezione accordata ad elementi polacchi di Cosel e Ratibor nei quattro mesi precedenti.

D'altra parte era anche ovvio che i polacchi protestassero contro i nostri per un atteggiamento che risultava filo-tedesco ai loro occhi, abituati com'erano all'aperto e sfacciato favore dimostrato loro dai francesi, i cui soldati, a volte, partecipavano alle manifestazioni politiche polacche, di conseguenza nelle poche

località a presidio misto toccava ai nostri proteggere ufficiali e soldati francesi da insulti e aggressioni di elementi tedeschi che, da parte loro, tendevano a distinguere, contrapporli, italiani e francesi, avvalendosi di manifestini.

I rapporti con l'Armée erano buoni, sia a livello di cooperazione militare sia a livello di rapporti tra ufficiali, lo stesso non sempre poteva dirsi per la truppa, verificandosi anche qualche incidente, il più grave dei quali, avvenuto nel gennaio del 1922 in un'osteria di Gleiwitz, con l'uso da entrambe le parti di armi da fuoco, costava la vita ad un soldato abruzzese della classe 1901.

Non risultano invece rapporti, se non ufficiali, con il contingente britannico.

NOTE

(1) V. allegato 1, Arch. U.S.S.M.E. - Fondo Alta Slesia – B13.

(2) Per far fronte a tutte queste deficienze vennero tenuti corsi per la promozione a caporale ed a sergente.

(3) Per le famiglie dei caduti la Commissione Interalleata aveva stanziato apposite indennità che andavano dalle 222.730 lire per le (improbabili) vedove di colonnelli, alle 50.910 per vedove e figli di soldati, alle 50.000 per i genitori.

Allegato 1

TRUPPE ITALIANE IN ALTA SLESIA
Ufficio Comando

N. 15 di prot. R. S. *Cosel, 25 febbraio 1920*

OGGETTO: **Informazioni sulla composizione delle Forze Italiane**

Il Colonnello Salvioni
Comandante Truppe Italiane Alta Slesia

al Signor Generale Comandante Superiore
Forze Alleate in Alta Slesia

O P P E L N

Ho l'onore di trasmettere le informazioni richieste con vostro foglio N° 627/ I in data 16 Febbraio:

a) **COMPOSIZIONE DETTAGLIATA DEL CONTINGENTE**

135° Reggimento Fanteria costituito di quattro Battaglioni, ciascuno dei quali di tre compagnie di fanteria e una compagnia mitragliatrici Fiat, 1 reparto zappatori.

PARTICOLARI:

Un comando di Reggimento: 1 Colonnello Comandante.

Stato Maggiore: 1 Capitano Aiutante, 3 Ufficiali Addetti, 1 Cappellano, 1 Ufficiale amministrazione, 90 uomini di truppa.

Una musica: composta di 25 musicanti.

Un Comando di Battaglione: 1 Maggiore Comandante, 1 Tenente Aiutante Maggiore, 1 Ufficiale addetto, 20 uomini di truppa.

Un Comando di compagnia: 1 Capitano Comandante, 3 Ufficiali subalterni comandanti di plotone, forza della compagnia 170 uomini.

Un Comando compagnia mitragliatrici Fiat: 1 Capitano Comandante, 3 Ufficiali subalterni comandanti di Sezione. La compagnia è formata su tre sezioni, ogni sezione 2 armi. Forza della compagnia 102 uomini. Colpi 48,00.

Reparto Zappatori: 1 Ufficiale subalterno Comandante, 79 zappatori.

Ufficio Amministrazione: 1 Tenente Colonnello Relatore, 5 Ufficiali addetti.

segue: *Allegato 1*

GRUPPO ARTIGLIERIA DA CAMPAGNA

Costituito su due Batterie Autotrainate da 75 m/m = Materiale Deport

PARTICOLARI

Un Comando di Gruppo: 1 Tenente Colonnello Comandante, 1 Aiutante Maggiore, 1 Capitano addetto, 1 Ufficiale subalterno a disposizione, 1 Ufficiale Automobilista, 1 Ufficiale medico, 1 Autocarro pesante, 1 Autocarro leggiero, 1 vettura, 1 sidecar, 30 Uomini.

Ogni Batteria: 1 Capitano Comandante di Batteria, 2 subalterni Comandanti di sezione, 4 pezzi, 4 cassoni, 1 carro attrezzi, 10 autocarri, 1 sidecar, 95 Uomini.

350 Colpi per pezzo { (75 granate) (275 shrapnels)

Tre mitragliatrici Fiat: 24.000 colpi, montate sugli autocarri.

FORMAZIONI SANITARIE

Presso il 135° Reggimento Fanteria: 1 Capitano medico capo del servizio Sanitario del Reggimento;

1 Ufficiale medico presso ciascun Battaglione;

1 piccola infermeria presso ciascun Battaglione;

1 ospedaletto da Campo di 50 letti con tutto il necessario per il funzionamento;

1 autoambulanza;

1 Maggiore medico Direttore;

2 Ufficiali medici addetti;

1 Ufficiale farmacista;

1 Cappellano;

Uomini di truppa (infermieri, piantoni etc.) 50.

L'Ospedaletto è munito di tende in caso dovesse funzionare in campo aperto ed è dotato di una sterilizzatrice, bagni etc., apparecchi per disinfezione.

SERVIZI

Un plotone telegrafisti del Genio: 1 Ufficiale capo del servizio, 50 uomini di truppa, materiali vari per telefoni e telegrafo Morse, 6 apparecchi Faini per telegrafia ottica.

Un plotone Sussistenza: 1 Ufficiale capo del servizio, 39 uomini, materiali per panificazione e macellazione.

Un Autodrappello: 1 Ufficiale Comandante, 2 autocarri pesanti, 3 autocarri leggeri.

segue: *Allegato 1*

Un Magazzino di distribuzione viveri presso la sede di ciascun Battaglione e quella del Comando di Reggimento.

Un Magazzino vestiario ed equipaggiamento alla sede del Comando di Reggimento.

Presso ciascun Battaglione esiste uno spaccio Cooperativo ed una Casa del Soldato con libri e giornali e carta da lettera.

b) **EFFETTIVI NUMERICI PER CORPO E SERVIZIO**

135° Reggimento Fanteria:	Ufficiali Superiori	n.	6
	" Inferiori	"	96
	Uomini di truppa	"	2905
	Quadrupedi	"	85
	Vetture a trazione animale	"	39
Gruppo Artiglieria da Campagna:	Ufficiali Superiori	n.	1
	" Inferiori	"	2
	Uomini di truppa	"	220
	Autocarri	"	26
Servizio Sanitario:	Ufficiali Superiori	n.	1
	" Inferiori	"	7
	Uomini di truppa	"	50
	Autoambulanza	"	1
Servizio Veterinario:	Ufficiali inferiori	n.	1
Servizio Sussistenza:	Ufficiali inferiori	n.	1
	Uomini di truppa	"	39
Servizio Automobilistico:	Ufficiali inferiori	n.	1
	Uomini di truppa	"	45
	Automezzi	"	14

[.....]

IL COLONNELLO COMANDANTE
DELLE TRUPPE ITALIANE IN A/S/
Filippo Salvioni

Allegato 2

FONTI D'ARCHIVIO

Stato Maggiore dell'Esercito – Archivio Ufficio Storico

Elenco dei raccoglitori del fondo Alta Slesia conservato nell'archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito, tratto dal saggio "*Il problema della Slesia e la missione militare in Polonia. Fonti e problemi*" del professor Antonello Biagini, apparso su "Studi Storico-Militari" del 1991.

Raccoglitori 1-32 (la numerazione tra parentesi indica la vecchia catalogazione).

(215) – 1 Comando truppe italiane in Alta Slesia. Pratiche varie Amministrative (1921-1922).

(216) – 22 Elenco soldati deceduti e prigionieri italiani in Alta Slesia (1920-1921-1922).

(217) – 3 Alloggio ufficiali (1920-1921). Incidenti anno 1920 e varie relative all'ordine pubblico. Corrispondenza con i tedeschi (1920). Informazioni di carattere politico e varie (1920).

(218) – 4 Elenchi dei militari che hanno prestato servizio in Alta Slesia (1920-1922). Elenco degli ufficiali che hanno prestato servizio in Alta Slesia (1921).

(219) – 5 Relazioni sanitarie generali. Dislocazione truppe e impiego (1920), varie.

(220) – 6 Dislocazione truppe (1920-1921).

(221) – 7 Ordini di operazioni, piani di difesa. Conferenze fra i tre Comandi Militari del C.A.. Dislocazioni forze (1921). Varie, relative alle molteplici attività del Comando.

(222) – 8 Dossier 1920, 1921, 1922.

(223) – 9 Stato d'assedio di Ratibor (giugno 1922). Piano di impiego delle forze in caso di attacco, tendente a recuperare l'Alta Slesia. Assedio di Rybnih-Pless (1921). Stati di assedio di Ratibor-Rybnih-Pless (1921). Assedio di Cosel (giugno-luglio 1921). Sgombero del territorio dell'Alta Slesia (1922).

(224) – 10 Rendiconti di presidi e distaccamenti soppressi.

(225) – 11 Disposizioni varie relative al periodo di esecuzione del Plebiscito (1920-1921).

segue: *Allegato 2*

(226) – 12 Situazione della forza. Periodici e settimanali (anni 1920-1921).

(227) – 13 Lettere anonime (1920). Novità giornaliere (1921). Punizioni truppa. Incidenti. Pratiche varie, interruzioni ferroviarie. Rapporti incidenti vari (1920-1921).

(228) – 14 Varie servizio automobilistico (1921-1922). Varie servizio sanitario (1921-1922). Varie servizio munizioni (1922). Varie servizio di Presidio (1920-1921-1922).

(229) – 15 Carteggio vario relativo alla vita del Comando Truppe italiane in Alta Slesia nel periodo 1921-1922.

(230) – 16 Pratiche varie relative ad ufficiali (1921). Novità giornaliere (1921). Reclami e rapporti vari (1921). Perlustrazioni nel periodo del Plebiscito. Varie dei reparti dipendenti (1921). Ripristino controlli di frontiera (1921). Colonne volanti (1921). Danni ed incidenti vari (1921). Varie (1921).

(231) – 17 Perquisizioni, rapporti, forze interalleate e vettovagliamento. Lettere, rapporti, reclami in tedesco per incidenti vari (giugno-agosto 1921). Novità giornaliere (dal 1° giugno al 31 luglio 1921). Rapporti vari, manifesto comunista in tedesco e polacco. Relazioni dei reparti (1921).

(232) – 18 Carteggio vario (1921) relativo alla vita del Comando truppe italiane in Alta Slesia, retto dal colonnello Filippo Salvioni inquadrato nel Comando Supremo delle Forze alleate in Alta Slesia di cui era comandante il generale Gratier.

(233) – 19 Bollettino della stampa francese (1920). Giornale ufficiale dell'Alta Slesia (novembre 1921-maggio 1922).

(234) – 20 Bollettino stampa (lingua francese, 1920-1921-1922). Giornale ufficiale dell'Alta Slesia (1920-1921-1922).

(235) – 21 Novità giornaliere (1922). Notiziari in lingua francese (1921).

(236) – 22 Giornale ufficiale dell'Alta Slesia 1922.

(237) – 23 Pratiche varie del Comando relative agli anni 1920-1921-1922.

(238) – 24 Incidenti tra militari e civili, vertenze cavalleresche. Investimenti, incidenti tra un soldato italiano e un sergente di polizia. Pratiche acquisto medaglie Alta Slesia. Ricompensa truppe, ricompensa ufficiali, reclami. Avanzamento. Disarmo. Diplomi (1921-1922). Notizie sul battaglione di tedeschi (1920). Viveri della 46ª Divisione francese (1921). Varie.

(239) – 25 Pratiche varie, reclami, liquidazioni danni (anno 1922).

segue: *Allegato 2*

(240) – 26 1°) Diario Storico (25.2.1920-31.12.1921). 2°) Diario Storico del Comando Zona (1.1.1921-9.7.1922). 3°) Diario Storico stato d'assedio di Rybnih (1920-1921). 4°) Novità giornaliere del Comando Zona, stato d'assedio di Rybnih (dal 3 al 18 aprile 1921). 5°) Relazione del Controllore del Circolo di Rybnih sugli avvenimenti dal 2 al 4 maggio 1921. 6°) Diario del Comando sottozona militare di Ratibor dal 22.5.1921 all'8.7.1921. 7°) Avvenimenti giornalieri dal 2 al 14 maggio 1921 relativi all'insurrezione polacca. 8°) Rapporto del Comando truppe italiane in Alta Slesia relativo all'insurrezione polacca del maggio 1921. 9°) Promemoria del comandante di truppe italiane in Alta Slesia circa la costituzione dei reparti del contingente italiano, necessità e proposte (4.5.1920). 10°) Disposizioni del Comando truppe italiane in Alta Slesia, circoscrizione territoriale, situazione Presidi, dipendenze 1921. 11°) Carteggio relativo al nuovo battaglione del 135° reggimento di fanteria e al gruppo speciale di artiglieria di campagna (1920). 12°) Costituzione del battaglione alpini "Montebaldo" e del battaglione 49°, rispettivamente per le località di Teschen e Marienwerder. 13°) Carteggio del Comando Supremo Stato Maggiore Regio Esercito (SMRE) e del Comitato Militare Alleato di Versailles (CMAV) circa le zone di Allestein (1920). 14°) Carteggio del Comando Supremo SMRE, CMAV circa la zona di Marienwerder. 15°) Carteggio del Comando Supremo SMRE, CMAV circa la zona di Teschen. 16°) Situazione forza del Comando truppe italiane in Alta Slesia alla data del 16.6.1922. 17°) Militari morti e feriti in Alta Slesia. 18°) Carta stradale della zona comprendente le località di Wurttemberg-Baden-Hessen-Oarmastadt.

(241) – 27 Comunicazioni circa la situazione zona di Cosel (1921-1922). Relazione sul viaggio Verona-Cosel dall'1.1.1920. Relazione mensile agosto 1920. Varie (carte).

(242) – 28 Fogli d'ordini (1920-1921).

(243) – 29 Bollettino ufficiale (in lingua francese, 1921).

(244) – 30 Specchi situazione delle Forze alleate in Alta Slesia (1922). Relazioni varie sulla situazione dell'Alta Slesia (1922). Plebiscito, spese di occupazione. Rimborso spese occupazione militare in Alta Slesia (1921). Situazione delle forze (agosto 1921). Richiesta complementi. Questioni amministrative varie.

(245) – 31 Bollettino ufficiale (in lingua francese, 1920-1921).

(246) – 32 Dislocazione truppa (1922). Pratiche varie e rapporti sul brigantaggio, propaganda ed informazioni. Arrivo battaglione Granatieri di Sardegna e varie.

LA PRESENZA NAVALE ITALIANA IN LEVANTE DOPO LA PRIMA GUERRA MONDIALE COSTANTINOPOLI, SMIRNE, MAR NERO, DANUBIO

ALFREDO BRAUZZI

La Regia Marina, al termine della 1ª Guerra Mondiale, costituiva un organismo potente, forte di sedici unità corazzate (navi da battaglia e incrociatori), sedici incrociatori leggeri ed esploratori, quarantaquattro cacciatorpediniere, novantacinque torpediniere, cinquantanove sommergibili, novantacinque MAS e numeroso naviglio ausiliario. Se si eccettuano i sommergibili ed il naviglio ausiliario, una buona aliquota di queste unità alternava la dislocazione nei mari italiani con quella in altri bacini, tra i quali il più importante era il Mediterraneo orientale ed in particolare i mari ad esso collegati, come il mar Egeo ed il mar Nero. D'altronde, da quando era divenuto uno stato unitario l'Italia non aveva trascurato di rivolgere la sua attenzione al Levante e la Marina, fin dal 1863, aveva armato una divisione navale, denominata "Squadra del Levante", il cui compito era quello di "presentare la bandiera italiana e di assumere la protezione dei ragguardevoli interessi politici e commerciali del Paese nel vicino Oriente"(1). Dopo la guerra italo-turca che portò all'occupazione del Dodecaneso (aprile-maggio 1912), le navi italiane furono di casa in Egeo in attesa che l'assegnazione all'Italia di quel gruppo di isole fosse sancita da un riconoscimento ufficiale delle grandi potenze(2). Ma intanto si cercava di tenere alto il prestigio del nuovo stato nelle acque del Mediterraneo orientale tenendo distribuiti nei vari porti e sorgitori dell'area un certo numero di navi militari a fianco di quelle francesi e britanniche che vi stazionavano in permanenza. Scorrendo i libri dell'Ufficio Storico della Marina che riportano la sintesi dell'attività di ogni singola nave, ben poche sono le navi combattenti che non abbiano fatto mai parte negli anni '10 e nell'immediato dopoguerra delle varie unità complesse che lo Stato Maggiore della Marina denominava "Squadra" o "Divisione navale del Levante", "Divisione" o "Stazione Navale dell'Egeo" o che non siano state inviate con compiti speciali in quel bacino (v. allegato A).

Le nostre navi compirono un elevato numero di missioni nei porti e sorgitori del Bosforo, dell'Anatolia e del mar Nero sia per collaborare al mantenimento o al ristabilimento della pace, sia per scopi umanitari, sia per il rimpatrio dei prigionieri sia per la messa in salvo dei connazionali e della popolazione civile di qualunque nazionalità fosse. Un impiego della forza navale che oggi si ripropone sovente non solo nell'area del Mediterraneo "allargato" ma anche in altre parti del mondo ovunque uno dei molti focolai di crisi che covano sotto la brace di una apparente tranquillità, ritorna improvvisamente ad essere fiamma viva. Poiché nel breve tempo disponibile per questa relazione, sarebbe impossibile trattare tutte

le missioni svolte, ci soffermeremo solo su alcune di esse che ci sono sembrate più adatte a dare un'idea dell'intenso impiego di navi che, nella maggior parte dei casi, aveva già sostenuto il peso della guerra in Adriatico.

Bosforo ed Anatolia

Il 29 ottobre 1918, mentre la guerra era ancora in corso, il Ministro della Marina aveva disposto[3] che, in seguito ad accordi intervenuti con l'Ammiragliato britannico e francese, una divisione navale comandata dal vice ammiraglio Mortola e costituita dalle navi *Vittorio Emanuele*, *Roma* e *Libia* si trasferisse a Mudros (dove si sarebbe aggregata anche la nave *Piemonte*) per cooperare con le forze navali alleate contro la Turchia. Le istruzioni ministeriali stabilivano che dette navi, con a bordo marinai del Btg "Grado", avrebbero dovuto partecipare ad operazioni che le Forze Navali alleate effettuassero sulla costa turca europea ed asiatica ed alle eventuali occupazioni territoriali sbarcando i nostri reparti insieme a quelli alleati. Qualora avessero luogo contemporaneamente più azioni, l'ordine di precedenza della nostra cooperazione sarebbe stato il seguente: Dardanelli - Bosforo - Costantinopoli - Smirne - Budum. La presenza italiana nell'area preoccupò non poco i governi francese e britannico che, tramite gli addetti navali a Roma, chiesero chiarimenti. Fu loro risposto che le navi italiane dirette a Mudros nell'isola di Lemno, dove era la concentrazione navale franco-britannica, avevano l'ordine di considerarsi alle dipendenze dell'ammiraglio francese o britannico che eventualmente dirigesse le operazioni navali in Asia minore.

Peraltro con la firma dell'armistizio tra i delegati turchi e l'ammiraglio inglese Calthorpe, comandante della Mediterranean Station della Royal Navy in rappresentanza degli Alleati, apposta nella notte del 31 ottobre 1918 a Mudros, la Turchia usciva dalla guerra[4]. L'esercito turco doveva essere smobilitato, le navi internate ed i presidi di tutto l'Impero ottomano (Siria, Mesopotamia e Tripolitania) dovevano deporre le armi. Mentre il 13 novembre 1918 tutte le fortificazioni del Bosforo e dei Dardanelli vennero presidiate da truppe franco-britanniche, Costantinopoli non venne occupata nel marzo 1920. L'occupazione militare ebbe termine solo il 2 ottobre 1923 in seguito agli accordi di Losanna firmati il 24 luglio dello stesso anno. Ma dalla fine della guerra, Costantinopoli era divenuta la base navale nella quale stazionava il Comando delle navi italiane del Levante a fianco di quelle alleate[5].

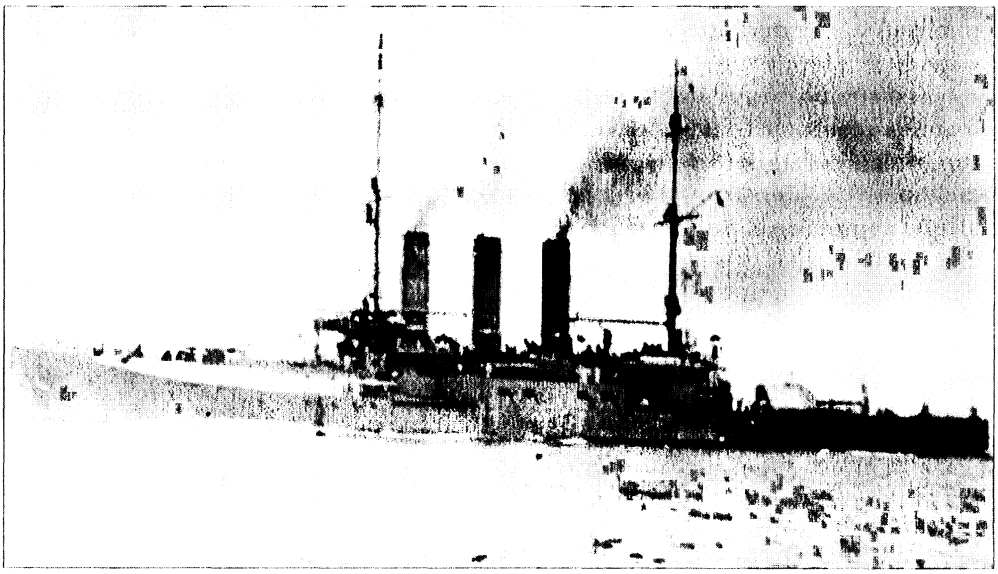
L'interesse italiano per la costa anatolica nasceva dal Patto di Londra negoziato nell'aprile 1915. Il patto segreto tra l'Italia e le potenze dell'Intesa (Russia, Francia e Gran Bretagna) prometteva all'Italia, in cambio dell'entrata in guerra, le province del Trentino e dell'Alto Adige, l'Istria, Gorizia, Gradisca e Trieste, la costa dalmata e le sue isole, la città albanese di Valona ed il territorio circostante, le isole del Dodecaneso oltre a compensi territoriali in Africa ed un insediamento in Anatolia. L'accenno generico al riconoscimento di una zona d'influenza italiana in Anatolia, nel bacino carbonifero di Adalia (odierna Antalya) era divenuto un preciso impegno nell'aprile 1917, con l'accordo di San Giovanni di Moriana[6] quando

venne accettato da Francia e Gran Bretagna che l'Italia stabilisse il proprio protettorato, previo consenso russo, sul territorio che includeva Aydin, Konya e Smirne.

Ma alla Conferenza di pace di Parigi, apertasi il 18 gennaio 1919, alla quale partecipava anche l'Italia prendendo posto tra le nazioni vincitrici della 1ª Guerra Mondiale l'atteggiamento francese e britannico era mutato: Venizelos, primo Ministro greco, aveva presentato una richiesta di assegnazione dello stesso territorio turco che era nelle aspettative dell'Italia e la richiesta greca aveva ricevuto l'appoggio della Gran Bretagna e della Francia che desideravano frenare una possibile ingerenza italiana in Medio Oriente contestando la validità degli accordi di San Giovanni di Moriana per il mancato assenso della Russia, in preda alla guerra civile.

La Conferenza di pace, per la riluttanza anglo-francese ad accettare le giuste richieste dell'Italia, meritate per i grandi sacrifici compiuti durante la guerra, vide il temporaneo ritiro della delegazione italiana(7), avvenuto con il pieno consenso della nazione. L'Italia tuttavia non aveva intenzione di rinunziare ai suoi diritti e pertanto andava concentrando a Rodi il corpo di spedizione, al comando del generale Elia, che avrebbe dovuto occupare il tratto contestato della costa anatolica.

Nel marzo 1919 la R.N. *Regina Elena*, con l'insegna del comandante della Stazione Navale del Dodecaneso, al comando del capitano di vascello Alessandro Ciano (fratello maggiore di Costanzo) fu inviata da Marmaritza (odierna Marmaris), sulla costa prospiciente l'isola di Rodi, a Adalia (costa sud dell'Anatolia) dove avrebbe dovuto avvenire lo sbarco italiano.



La nave da battaglia di 1ª classe **Regina Elena**. *Alla fonda nelle acque di Adalia, il 28 marzo 1919 sbarcò un drappello di marinai armati per concorrere al mantenimento dell'ordine pubblico nella città. A quel primo sbarco seguirono, da aprile a giugno, gli sbarchi di contigenti del Regio Esercito, che occuparono una fascia costiera di un centinaio di chilometri del territorio anatolico*

La nave, giunta a destinazione il 21 marzo, rimase alla fonda davanti alla città in attesa di ordini che peraltro non arrivavano mai perché il Comando Supremo subordinava lo sbarco italiano ad una possibile serie di "atti di occupazione" di reparti greci a Smirne e nella zona limitrofa.

Ma il 28 marzo, il comandante Ciano, agendo di sua iniziativa, inviò a terra un drappello armato per proteggere un gruppo di suore italiane ed il personale di controllo essendosi udita da bordo una forte esplosione nell'area cittadina. Di questo atto Ciano informò prontamente sia il generale Elia a Rodi che l'ammiraglio Salazar, comandante della Divisione del Levante. La notizia rimbalzò fino a Parigi all'ammiraglio Thaon di Revel, delegato navale alla Conferenza di Pace di Parigi, che, preoccupato per le possibili proteste britanniche e francesi, chiese telegraficamente al Ministro Sechi da chi fosse stata ordinata l'azione di sbarco o se si fosse trattata di una iniziativa di Ciano. La risposta di Sechi non si fece attendere: Ciano telegrafa in data 28. Sono sbarcato Adalia con due compagnie e quattro mitragliere occupando periferia e posti principali della città. Pubblicato seguente proclama: "Gravi disordini con morti e feriti sono avvenuti. Delinquenti evasi carcere e provenienti da interno commettono omicidi e soprusi. Ieri corriere postale Costantinopoli fu svaligiato. Questa notte una grossa bomba è scoppiata in città. In nome Nazioni alleate e Stati Uniti d'America per proteggere tutti indistintamente, reparti di marinai d'Italia a richiesta di molti cittadini occuparono oggi Adalia per concorrere polizia locale at mantenimento ordine pubblico. Nell'interesse generale facciamo avvertire le persone di buona volontà qualsiasi nazione appartengano invitandole esatta osservanza nostri ordini, dichiarandoci ben lieti se non saremo obbligati a prendere le misure più severe secondo le leggi di guerra; ciò che non esiteremo a fare ove risultasse necessario".

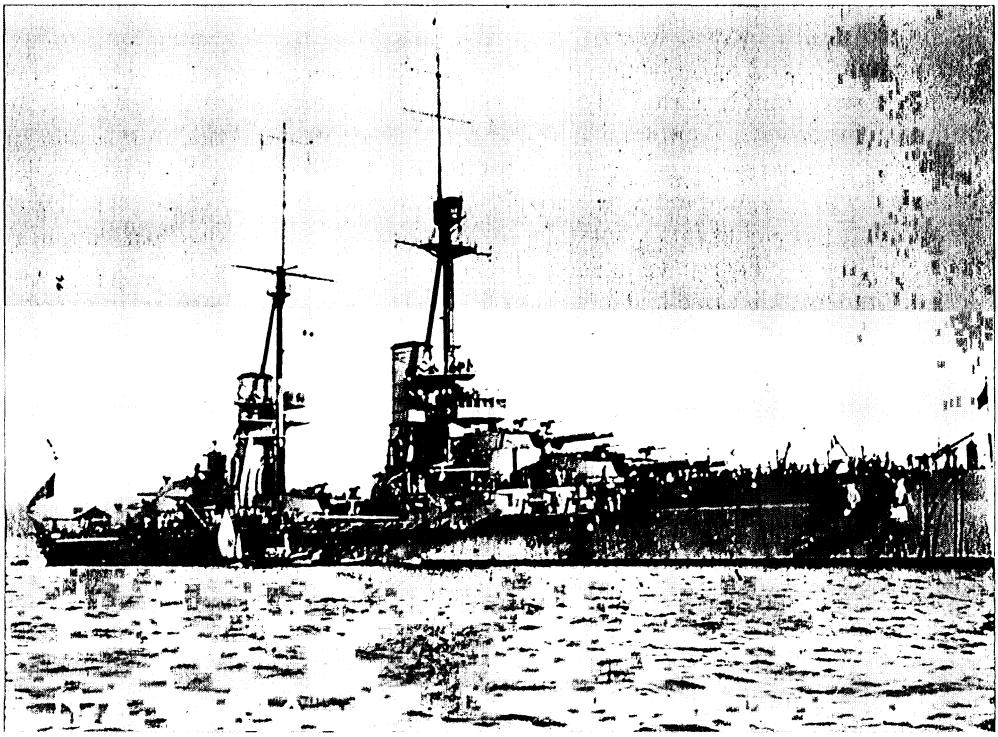
Lo sbarco ad Adalia proseguì in forze con il XXXI battaglione Bersaglieri il 3 aprile, mentre il 10 maggio contingenti italiani occuparono altri porti e sorgitori turchi della costa senza incontrare reazione alcuna e fu completato nel mese di giugno 1919. Il nostro insediamento in Anatolia, che si estendeva su una fascia di alcune centinaia di chilometri dalla foce del Piccolo Meandro (Kuçus Menderes) al golfo di Adalia, venne aspramente disapprovato a Parigi in seno alla Conferenza della Pace. Ma la presenza italiana in Anatolia, volta al mantenimento dell'ordine pubblico, contribuì spesso a comporre le ostilità tra bande armate turche e greche.

Nel maggio 1919, con il consenso franco-britannico, la Grecia occupò[8] la regione di Smirne che le venne assegnata, malgrado le veementi proteste della delegazione italiana alla Conferenza di Pace, per un periodo di cinque anni dal Trattato di Sèvres dell'agosto 1920. Anche in questa città furono molte le navi italiane (incrociatore torp. *Agordat*, cacciatorpediniere *Pilade Bronzetti*, *Ippolito Nievo* e *Audace*, esploratore *Nino Bixio* [9]) che vennero mantenute stazionarie nel porto per presenziare con le autorità navali alleate all'occupazione militare greca ed al controllo interalleato del porto. La presenza italiana che era invisa ai greci, con i quali si ebbero numerosi piccoli incidenti, mentre era invocata dalla popolazione turca, andò progressivamente riducendosi finché nel maggio 1922[10], dopo la vittoria dei nazionalisti turchi contro i greci tutti i presidi furono ritirati nelle isole[11].

Evacuazione di Odessa

La seconda missione di cui ci occuperemo ci porta ad Odessa[12], sulle rive settentrionali del mar Nero a contatto con la guerra civile russa. Nel marzo 1919 Odessa era divenuta l'obiettivo di un'offensiva bolscevica che costringeva il generale francese D'Anselme, comandante del Corpo di occupazione alleato, a negoziare l'evacuazione della città.

Per seguire sul posto il corso degli eventi fu mandata ad Odessa la R.N. *Roma* al comando del capitano di vascello Giovannini che si trovava nel Levante già da alcuni mesi e che, nel gennaio 1919, era già stata nel porto russo. Giunto ad Odessa nel pomeriggio del 7 marzo, il comandante Giovannini fu subito messo al corrente dal generale D'Anselme e dal contrammiraglio Lejay, comandante delle Forze Navali francesi, che era prossimo un graduale ripiegamento delle truppe alleate dalla Crimea, di fronte all'intensificarsi dell'offensiva rossa. Alcune unità francesi erano state dislocate in sorgitori vicini per proteggere lo sgombero delle guarnigioni franco-greche. Tra il 9 ed il 10 marzo i "rossi" avevano occupato anche Nicolaieff, sede di importanti cantieri navali e di officine con materiale bellico prezioso. Vi si trovavano anche due sommergibili quasi pronti all'impiego.



La nave da battaglia di 1ª classe Andrea Doria, unità di bandiera del vice ammiraglio Emilio Solari, comandante la Squadra del Levante (Coll. F. Bargoni)

Ritenendo ormai prossimo l'attacco finale alla città di Odessa, il 14 marzo il generale D'Anselme proclamò lo stato d'assedio, che gli consentiva di assumere i pieni poteri, e rassicurò la popolazione che erano state prese tutte le misure necessarie per la difesa della città. Tutte le forze disponibili, francesi e greche, erano state schierate su una nuova linea di difesa ed anche le unità navali erano state spostate su punti di ormeggio dai quali avrebbero potuto battere con le artiglierie i quartieri della città che erano favorevoli ai "rossi". Anche la *Roma* si spostò dal primo ormeggio ma semplicemente per non essere coinvolta nell'eventuale battaglia in quanto il comandante Giovannini non aveva istruzioni per prendere parte ad azioni offensive contro le truppe rosse. Egli però si era messo a disposizione del generale D'Anselme per collaborare alle operazioni di sgombero e di protezione, subordinatamente al compito principale di provvedere alla sicurezza della colonia italiana.

Poiché il 19 marzo il nuovo fronte era stato scardinato dai bolscevichi, il comandante Giovannini, inviò a Galatz il caccia *Guglielmo Pepe*, che gli era stato messo a disposizione dal Comando Divisione, per far interrompere le operazioni di carico del piroscafo *Albania* e scortarlo ad Odessa dove avrebbe imbarcato un primo gruppo di connazionali che desiderassero rimpatriare. L'*Albania* ripartì da Odessa con molti civili, tra i quali 79 italiani, faticosamente convinti dal comandante e dal Regio Agente per la Russia meridionale, commendator Majoni, ad abbandonare ad un futuro molto incerto le loro proprietà in terra russa. La situazione andava precipitando ed il 2 aprile venne deciso che l'evacuazione civile della città avrebbe dovuto essere completata entro il 5 aprile, seguita subito dopo dall'evacuazione militare che doveva compiersi nei giorni 6 e 7 aprile per concludersi con un ordinato e pacifico passaggio dei poteri tra il generale francese ed il capo dei Soviet. Tuttavia nel timore, non ingiustificato, che i bolscevichi riuscissero a sabotare le navi mercantili in porto, furono mandate a terra le compagnie da sbarco delle navi francesi *Justice* e *France* e della nave italiana. Il reparto italiano, di 44 uomini, al comando del sottotenente di vascello Piero Biondi riuscì a controllare la parte nuova del porto, senza che si registrasse nessun incidente e rientrò a bordo nel pomeriggio del 6 aprile salutato amichevolmente dalla popolazione[13]. Intanto 120 profughi (dei quali un centinaio italiani) erano stati imbarcati sui cacciatorpediniere *Pepe* e *Poerio* (giunto a Odessa il 4 aprile) per trasbordare sul piroscafo giapponese *Nippon* che doveva trasportarli in Italia. Sulla stessa nave il comandante fece imbarcare anche un gruppo di 130 russi che sarebbero stati sbarcati a Costantinopoli. Si trattava di volontari russi, polacchi e slovacchi, molti con le famiglie al seguito, che erano giunti ad Odessa con un piroscafo russo che avendo finito il carbone non poteva più navigare ed il cui equipaggio era pronto a consegnarsi ai bolscevichi. Così la relazione del comandante Giovannini: "Furono radunati ben 250 profughi sul piroscafo che aveva solo undici cabine a tre posti. Con queste, con l'infermeria e con qualche altro locale si provvide a malapena a sistemare le donne e i bambini dei connazionali; gli altri dovettero adattarsi nei corridoi dove c'era posto per 2000 persone, ma senza sistemazione di letto, fuorché della paglia. Lo spazio disponibile fu messo a disposizione anche degli alleati francesi, inglesi, greci ed americani".

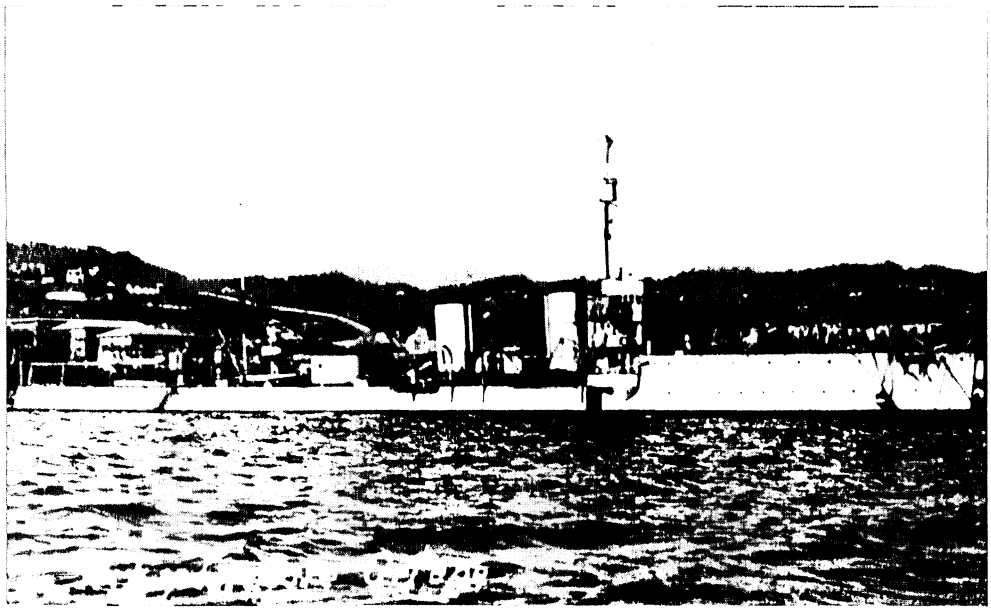
Ma questo non era il solo contributo italiano; la *Roma* aveva fornito alle unità francesi un nucleo di personale composto da un ufficiale macchinista, tre graduati meccanici, dieci fuochisti, un nocchiere e dodici marinai per armare un piroscafo russo abbandonato dal suo equipaggio per ordine dei soviet. L'equipaggio della *Roma* aveva anche collaborato al carbonamento di altre unità russe destinate al soccorso della popolazione civile ed al trasferimento sul *Pepe* di merci italiane accantonate in alcuni magazzini del porto, successivamente trasferite sul piroscafo *Bulgaria* che doveva portarle in salvo. Infine si era preso carico della sorveglianza armata del consolato italiano.

Alle 19,30 del 6 aprile, con l'uscita dell'ultima nave francese *Justice*, il porto rimaneva in mano dei bolscevichi che alzarono ovunque bandiere rosse interrompendo le comunicazioni con gli Alleati. Mentre le navi cariche di profughi e di merci lasciavano Odessa, in rada rimanevano solo le navi francesi, agli ordini dell'ammiraglio Lejay sulla *Justice*, e la corazzata *Roma*.

Il 9 aprile arrivava ad Odessa per una breve visita il vice ammiraglio francese Amet che, dopo aver ringraziato il comandante Giovannini per l'aiuto prestato, lo invitava a rimanere ancora un poco ad Odessa insieme all'esploratore britannico *Caradoc* per partecipare all'evacuazione della Crimea di fronte all'avanzata rossa, e dimostrare così la solidarietà degli Alleati. Significativo il commento del comandante italiano a questo colloquio: "ne riportai l'impressione che mentre dapprima i francesi avevano palesemente fatto ogni sforzo per avocare alla sola Francia la direzione dell'intervento in Ucraina e Crimea, mettendo da parte gli altri Alleati, ora che l'intervento finisce disastrosamente vorrebbero mostrare alla popolazione russa che, nella responsabilità sia dell'intervento come della ritirata, gli Alleati sono solidali con la Francia". Ma il 10 aprile la *Roma*, con a rimorchio il piroscafo italiano *Levanzo*, privo dell'apparato motore e di qualunque sistema di governo, lascia Odessa per Costantinopoli, dove arriverà il 12 aprile.

La missione della *Roma* a Odessa era durata trentatre giorni e si era conclusa positivamente sotto ogni aspetto: protezione dei profughi, recupero di merci e materiali di proprietà italiana, ma soprattutto consolidamento dell'immagine del popolo italiano pronto ad intervenire con generosità in soccorso di chiunque avesse bisogno di aiuto. E di tutto ciò dava atto l'articolo unico dell'ordine del giorno del Comando in Capo delle Forze Navali Mobilitate del 5 maggio 1919, a firma di Thaon di Revel, che così si esprimeva: "Sulla sponda settentrionale del Mar Nero migliaia di esistenze umane erano in pericolo. Il Comandante la Divisione italiana del Levante predisponeva a tempo l'opportuna dislocazione di nostre navi da guerra e mercantili, le quali potevano così salvare tutti i nostri connazionali e fuggiaschi di ogni nazionalità. La corazzata *Roma* rimase ad Odessa fino all'ultimo momento. Gli esploratori *Poerio* e *Pepe* raccolsero profughi in porti minori della Crimea ed altri numerosi ne fecero imbarcare su navi del commercio. Stati Maggiori ed Equipaggi lavorarono con slancio, giusta iniziativa, grande spirito di sacrificio

così da destare l'ammirazione generale. Ancora una volta essi dettero prova delle belle virtù tradizionali della Marina. Rivolgo ad essi un encomio ben meritato e sono lieto di segnalarne l'opera a tutti i dipendenti".



L'esploratore Guglielmo Pepe. Insieme all'Alessandro Poerio concorse alle operazioni di imbarco di connazionali e di famiglie russe a Odessa e nei porti minori della Crimea

Nei mesi successivi la *Roma* compì altre missioni in mar Nero in soccorso dei profughi che cercavano di sottrarsi alla pressione dell'Armata Rossa. Il 27 aprile era a Sebastopoli dove c'era un concentramento di navi francesi, greche e britanniche con gli ammiragli Amet e Calthorpe. L'evacuazione della base si concluse il 30 aprile, ma non prima che gli Alleati, come ultimo appoggio alla causa "bianca", avessero messo fuori uso i cannoni dei forti e affondato ben tredici sommergibili, danneggiando tutte le unità militari russe. La nave italiana partì il 29 aprile per Tuapse, Novorossijsk e Batum, assieme alla nave ospedale *Jerusalem*, trasportando da un porto all'altro centinaia di profughi. Secondo il giudizio espresso dal comandante Giovannini "l'evacuazione della Crimea... non fu imposta da forze preponderanti; le truppe dei Soviet non superavano i 6000 uomini e con poche truppe disciplinate si sarebbe potuto far fronte sia a quelle come ai bolscevichi interni; tutta la Crimea poteva essere tenuta con una limitata difesa dell'ismo di Perekop. L'evacuazione della Crimea fu determinata dalle stesse ragioni che causarono quella dell'Ucraina: la poca fede del Comando francese nella sua impresa, nelle sue truppe e nell'appoggio del suo governo e l'ammutinamento dei marinai[14] accelerarono la caduta di Sebastopoli che le sole navi avrebbero potuto mantenere".

Mi sembra opportuno sottolineare il diverso comportamento delle navi italiane che, secondo le direttive del Governo, non compirono mai atti di guerra contro i bolscevichi ma provvidero in ogni forma, nei limiti delle loro possibilità, a dare aiuto a chi ne aveva bisogno. Nel contempo gli equipaggi non furono facile preda della propaganda e nessun episodio di indisciplina si manifestò a bordo delle navi.

L'*Etna* a Novorossijsk

La terza missione di cui ci occupiamo ci porta ancora a contatto con la guerra civile russa, nei primi mesi del 1920, a Novorossijsk dove confluivano le truppe "bianche" di Denikin ed i civili russi in massa per sfuggire via mare all'avanzata dei bolscevichi. Ma nel porto non c'erano navi sufficienti neppure per imbarcare le sole truppe in ritirata e ben ventiduemila prigionieri, più una grande quantità di vettovaglie, caddero nelle mani dei "rossi" quando questi entrarono in città la sera del 26 marzo.

Nessuna nave italiana era presente a Novorossijsk nei giorni dell'occupazione ma già il 19 aprile la Regia Nave *Etna* riceveva ordine direttamente dal Ministero della Marina di trasferirsi in quel porto.

La nave, un vecchio ariete-torpediniera di 3 820 t di dislocamento, in servizio dal 1887, faceva parte della Divisione del Levante dal 17 dicembre 1919, quando era arrivata a Costantinopoli provenendo da Taranto. Il suo compito specifico era quello di assicurare le comunicazioni radiotelegrafiche tra Costantinopoli e la Russia; a tal fine aveva imbarcato una stazione r.t. da 3 Kw che avrebbe dovuto essere sistemata a terra.

L'*Etna*, al comando del capitano di fregata Ponza di San Martino, era già stata a Novorossijsk dall'11 gennaio al 28 marzo 1920 contribuendo a dare assistenza ai connazionali ivi residenti e vi ritornava ora, dopo una breve sosta a Poti, quando il porto era appena caduto sotto controllo bolscevico.

Fu questo dunque il primo contatto tra un'autorità italiana (la nave) ed il nuovo regime sovietico, con il quale il governo di Roma tentava di ristabilire un qualche rapporto: la missione, come vedremo, ebbe momenti difficili che avrebbero potuto portare alla perdita dell'unità e di vite umane se l'accortezza, la prudenza e l'abilità diplomatica del comandante non avessero evitato la trappola che i bolscevichi andavano preparando.

La nostra nave, prima di entrare nel golfo di Novorossijsk alle ore 9 del 21 aprile, aveva incrociato una formazione navale britannica che probabilmente portava in salvo gli ultimi cosacchi della dissolta "Armata bianca"; giunto all'imboccatura del porto deserto di navi straniere, Ponza di San Martino, rimanendo fermo sulle macchine, ebbe la premura di inviare a terra con il proprio motoscafo l'ufficiale in 2ª latore di due lettere, una per il commissario della città ed un'altra per il comandante della guarnigione, che spiegavano i motivi della visita della nave (stabilire rapporti amichevoli) e chiedevano un appuntamento per il comandante. La richiesta fu gradita ed il motoscafo, scortato fino alla banchina da un rimorchiatore con bandiera rossa, poté presto riportare a bordo l'ufficiale in 2ª accompagnato da una "scorta di onore"

guidata da un marinaio "rosso" che si qualificava comandante del porto. Il permesso di entrare in porto fu subito accordato e la nave poté dar fondo all'ancora a 200 m dall'imboccatura, senza compiere ulteriori manovre.

Il comandante Ponza di S. Martino si recò subito a terra per la visita alle autorità locali e venne accolto con gli onori militari da una compagnia di guardie "rosse" con banda che suonò – dice con un certo umorismo il comandante nel suo rapporto – "un inno a me ignoto ma certamente molto rivoluzionario". Vi fu anche un indirizzo di saluto in russo con il quale si dava il benvenuto alla nave italiana e "si esprimeva l'augurio che la rivoluzione trionfasse presto anche in Italia, però – bontà sua! – senza apportare i disastri che avevano colpito la Russia".

Malgrado l'accoglienza potesse essere ritenuta più che cordiale, il rozzo proselitismo e la ossessionante esaltazione della rivoluzione consigliavano un'attenta prudenza in ogni rapporto con i rappresentanti del nuovo regime, che apparivano pronti ad interpretare a loro modo e convenienza qualunque atto o parola degli stranieri occidentali verso i quali erano animati dal malcelato sospetto che fossero agenti più o meno segreti di governi nemici della rivoluzione.

Fin dal primo contatto con l'ufficiale in 2ª, il comandante della guarnigione, Sergio Mihailovic Gagaeff aveva domandato con insistenza se la nave era arrivata nel porto rispondendo al messaggio, trasmesso all'aria da una stazione r.t. "rossa", con il quale si garantiva libero accesso a tutte le navi alleate in zona. La stessa domanda venne rivolta al comandante Ponza di San Martino da Gagaeff, che lo ricevette in presenza di due membri del Comitato rivoluzionario della provincia del mar Nero. Ottemperava così alla norma per la quale mai un bolscevico, qualunque fosse il suo grado e la sua missione, poteva essere solo nell'esercizio del mandato, ma doveva sempre essere assistito, e diciamo pure, controllato da altri compagni. La risposta del comandante, all'oscuro del messaggio di libero accesso trasmesso dai bolscevichi, precisava che la sua missione era quella di cooperare agli interessi comuni delle due nazioni. Gagaeff però non si dichiarò soddisfatto e chiese se la nave avesse un "mandato ufficiale". Poiché il comandante italiano affermava che il suo mandato era quello di ogni comandante di nave da guerra, il tono cordiale della conversazione si raggelò e Gagaeff la troncò dicendo che non erano possibili contatti ufficiali e che, in ogni caso, avrebbe richiesto istruzioni al comandante d'Armata riservandosi di far conoscere la risposta. Questa – che non si fece attendere – ingiungeva al comandante italiano di domandare al governo di Roma di dargli un mandato ufficiale senza il quale non si potevano stabilire rapporti ufficiali.

Nel frattempo l'atteggiamento cordiale delle autorità locali aveva lasciato il posto ad un clima di sospetto che fu esplicito con l'invio di una guardia "rossa" a bordo per controllare le persone che fossero salite a bordo. Dopo un primo rifiuto di tale presenza, il comandante italiano, decise di acconsentire per non inasprire la situazione. Gli veniva contestato che il Regio Governo di Roma, prima di mandare una nave da guerra in un porto della Repubblica russa federativa dei Soviet, avrebbe dovuto avanzare richiesta via radio ed attendere la risposta; questa procedura era in palese contrasto con il messaggio di libero accesso a Novorossijsk che il comandante bolscevico si vantava di aver trasmesso all'aria.

Durante la permanenza in porto, fino al 27 aprile, nessun italiano scese a terra salvo il comandante per le visite iniziali. Inoltre, per non dar adito a sospetti, Ponza di San Martino aveva evitato i contatti anche con il sig. Gandini, che i bolscevichi ritenevano essere il rappresentante consolare italiano. Questi era tenuto agli arresti domiciliari, ma in città, a differenza degli altri rappresentanti consolari di paesi che non avevano rapporti con la Repubblica dei Soviet, che erano stati trasferiti a Ekaterinodar. Per riguadagnare un poco la fiducia dei bolscevichi, il comandante aveva consegnato alle Autorità sanitarie "rosse" una ragguardevole quantità di materiale sanitario della C.R.I. accompagnando l'offerta con una lettera per Gagaeff per chiedergli informazioni sulle condizioni economiche della Repubblica, come egli aveva promesso di dare.

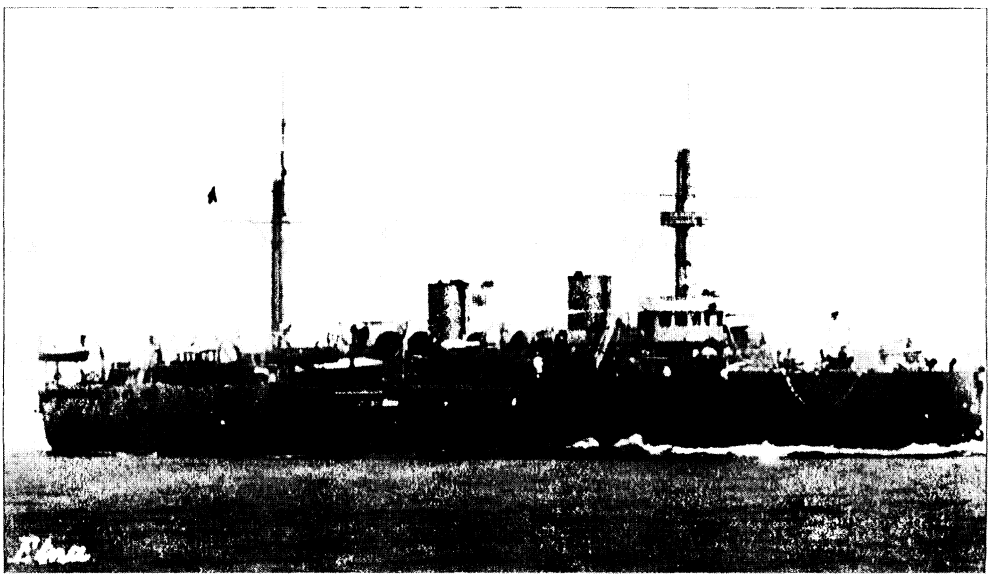
La lettera e l'offerta non ebbero risposta mentre si rinnovavano gli inviti alla nave perché entrasse in porto ormeggiandosi alla banchina. Poiché da parte sua non c'era stata alcuna richiesta in tal senso, Ponza di San Martino si convinse che si stava preparando il sequestro della nave. Pertanto, avendo ricevuto ordine di andare a Batum, chiese di essere ricevuto per un commiato. L'incontro avvenne alle 15 del 28 aprile nell'ufficio del f.f. comandante della Divisione Yakowsky che aveva sostituito Gagaeff, improvvisamente ammalatosi, e fu drammatico. All'italiano venne presentata una lettera nella quale era apertamente accusato di tentativi di spionaggio e gli fu ordinato di trasferire la nave in porto, spegnere i fuochi e di accettare una guardia a bordo. La reazione del comandante fu quanto mai energica: egli sottolineò l'estrema gravità dell'atto che stavano per compiere a fronte dell'amichevole comportamento del governo italiano che, ancora due giorni prima, per bocca del presidente Nitti, aveva espresso la necessità di riprendere le relazioni commerciali con la Russia, ed ottenne di rimandare al pomeriggio ogni decisione dopo che i "rossi" avessero nuovamente consultato il comandante d'Armata. Intanto ottenne di rientrare a bordo in attesa di una risposta definitiva.

Inutile dire che Ponza di San Martino, appena sulla nave, cominciò a prepararsi per una partenza da Novorossjisk che avrebbe dovuto avvenire appena calata la notte ma che, all'occorrenza, poteva anche essere anticipata. Certo non sarebbe più tornato a terra, come gli venne richiesto, per conoscere la risposta del Comando d'Armata. Così la relazione del comandante: "Le difficoltà non erano poche. Sui moli vi erano mitragliatrici e cannoni e mitragliatrici erano piazzati in vari punti lungo il golfo: la massima velocità su cui potevo fare assegnamento era di 11-12 miglia (sic); la notte era chiarissima con luna al primo quarto, la vigilanza era stretta: oltre a ciò bisognava evitare i secchi e gli scafi affondati che obbligavano a seguire rotte determinate. Utilizzare i miei cannoni da 57, non era il caso di parlarne; a parte le promesse fatte di non spargere sangue russo, sarebbe occorso sgomberare la fronte[15] mentre occorreva invece evitare ogni sospetto: d'altra parte gli armamenti dei pezzi sarebbero stati gravemente esposti alle raffiche delle mitragliatrici.

Feci mettere in sacchi, pronti ad essere affondati, codici, archivi, documenti riservati; cautamente preparai per filare per occhio mentre era improvvisata una certa protezione della plancia, mediante tavoloni di legno e brande. Quattro caldaie erano accese, la macchina pronta".

Al tramonto la nave è pronta a muovere, quando da terra arriva una barca con tre miliziani latori di una lettera che convoca il comandante: questi risponde di essere in attesa di ordini via radio e rimanda a terra i messaggeri con una lettera nella quale ammonisce ancora i bolscevichi sulla gravità dell'atto che intendono compiere sequestrando la nave. Quindi sale in plancia, dove si trova solo il timoniere, il destinato ai telegrafi di macchina e l'ufficiale di rotta: l'equipaggio è riunito in batteria, salvo i destinati a filare l'ancora e i macchinisti. La nave manovra lentamente sull'ancora per presentare la prua all'uscita e, quando un rimorchiatore si stacca da terra dirigendo sotto bordo, l'ancora viene filata per occhio silenziosamente e le macchine sono messe "avanti a tutta forza". "Le macchine erano appena partite che un violento fuoco di mitragliatrici fu aperto da ogni lato contro la nave. Subito cadde ferito il 2° Capo Timoniere che stava al timone. Oltrepassati i moli diressi per l'uscita. Da ambo le parti del golfo, dalla città, dalla fabbrica di cemento, vari cannoni – forse 12 – e altre mitragliatrici apersero allora il fuoco, mentre un proiettore continuava a seguirci".

Alle 21.30 l'emergenza era finita. L'*Etna* aveva avuto un solo ferito e aveva sofferto lievi danni provocati da proiettili di mitragliatrici che avevano colpito la plancia e le adiacenze e, in alcuni punti, la zona del bagnasciuga. In totale furono contati cinquanta fori.



L'Ariete torpediniere Etna. L'anziana unità, in servizio dal 1877, era stata inserita nella Squadra del Levante con il compito di assicurare i collegamenti radiotelegrafici fra Costantinopoli e la Russia. L'Etna riuscì a sfuggire al tentativo di sequestro concepito dalle autorità sovietiche

Così finiva l'avventura dell'*Etna* a Novorossijsk: un contatto tra Italia e Repubblica dei Soviet che avrebbe potuto innescare una crisi internazionale di vaste dimensioni e di imprevedibili conseguenze. L'equipaggio fu sempre disciplinato e

tra coloro che resero possibile l'impresa il comandante, che proseguì la carriera fino al grado di ammiraglio di squadra, menziona, oltre al capo timoniere ferito ed al direttore di macchina, l'ufficiale in 2ª Emilio Ferreri, che sarebbe divenuto capo di Stato Maggiore della Marina dal 1948 al 1955, e l'ufficiale di rotta sottotenente di vascello Umberto Rouselle, anch'egli destinato a divenire ammiraglio di squadra.

Navi sul Danubio

Le ultime missioni di cui ci occuperemo non si svolgono nel Levante ma riguardano navi della Divisione del Levante che, risalendo il corso del Danubio fino al cuore della "Mitteleuropa", mostreranno il tricolore nelle capitali del dissolto Impero austro-ungarico.

Il Danubio era soggetto a regime internazionale e Gran Bretagna e Francia vi mantenevano stazioni navali di piccole unità militari per affermare la libertà di navigazione sulla grande via d'acqua; e l'Italia volle essere presente – là come altrove – unendosi ai paesi assieme ai quali aveva combattuto e vinto la Grande Guerra.

Nella primavera del 1920, mentre la questione di Fiume era all'acme della crisi, il Ministro della Marina, ammiraglio Sechi, accoglieva la proposta del delegato italiano alla Commissione Interalleata del Danubio, comandante Dentice di Frasso, di inviare unità italiane sul fiume dove già si trovavano da tempo unità britanniche e francesi[16]. Due torpediniere costiere sarebbero state mandate in mar Nero, aggregandole alla Divisione del Levante il cui comandante, ammiraglio De Grossi, alzava l'insegna sulla Regia Nave *Sardegna* a Costantinopoli. A lui veniva riservato il compito di impiegare nel miglior modo possibile la *69 PN* e la *52 AS*, comandate rispettivamente dai primi tenenti di vascello Ferdinando Casardi e Rino Matteucci.

Nell'informare il Ministero degli Affari Esteri, il Ministro Sechi chiariva che le torpediniere erano destinate "a stazionare sul Danubio per concorrere al lavoro di propaganda di italianità e per curare i nostri interessi in quelle regioni e che vi sarebbero rimaste fintanto che vi permanessero unità francesi ed inglesi. Pertanto, in relazione al carattere politico della missione, negli ordini ministeriali non si fissavano itinerari e soste né tanto meno la durata della missione: (considerando) la probabilità che la permanenza di tali torpediniere sul Danubio debba prolungarsi anche oltre il successivo inverno", il comandante della Divisione del Levante era incaricato di "esaminare la possibilità di far svernare le navi in località adatta sul fiume provvedendo alle necessarie sistemazioni per assicurare un conveniente riscaldamento degli ambienti di bordo".

Le due torpediniere, della serie "PN" costruite dalla Pattison di Napoli (da cui la sigla), erano classificate "costiere" ed avrebbero dovuto raggiungere Costantinopoli con la scorta dell'esploratore *Poerio*; ma poiché l'esploratore era in ritardo nei lavori, in considerazione della stagione favorevole, le due navicelle furono fatte partire da sole con facoltà di sostare ovunque occorresse per condizioni meteo od altri motivi.

Partirono da Taranto alle 15 del 19 giugno 1920 ed arrivarono il 28 a Costantinopoli dopo una sosta di cinque giorni al Pireo. In seguito le due unità navigarono in modo indipendente, salvo che nel tratto finale del loro itinerario fluviale. La *68 PN* partì da Costantinopoli il 5 luglio da sola per il porto romeno di Costanza. La *57 AS* dovette assolvere prima una missione informativa collegata con la situazione di tensione che si era creata nella zona degli Stretti, sottoposta ad un regime di controllo internazionale simile a quello del Danubio. La torpediniera si trasferì a Mudanya, nel mar di Marmara, dove trovò una concentrazione di navi britanniche, francesi e greche; le compagnie da sbarco delle navi britanniche *Royal Sovereign*, *Marlborough* e *Pegasus* avevano occupato la città per sottrarla al controllo dei nazionalisti turchi contrari ad accettare il trattato di pace di Sèvres, ormai prossimo alla firma (sarebbe stato firmato il 10 agosto) ed attendevano di essere rimpiazzate da truppe greche che dovevano arrivare via terra. La torpediniera poté partire per Costanza solo il 21 agosto e si riunì alla consorella il 12 settembre nel porticciolo fluviale romeno di Moldova dove la *68 PN* era giunta il 25 agosto.

Due i tipi di difficoltà che dovevano superare le torpediniere. Il primo di carattere idrografico rappresentato dal transito delle cateratte denominate "Porte di Ferro", nell'ultimo tratto del fiume in territorio romeno: lì il fondo era roccioso con scogli affioranti e la corrente molto forte tanto che nel tratto più critico era previsto anche un sistema di rimorchio da terra per le navi che risalivano il fiume. La seconda difficoltà era di natura politica e concerneva il transito nel territorio della Serbia, paese con il quale era aperto il contenzioso territoriale di Fiume. La *69 PN* fu trattenuta a Braila nell'attesa che fra il nostro incaricato d'Affari a Belgrado ed il governo serbo fossero presi gli accordi per evitare incidenti durante il passaggio delle torpediniere. Nel pomeriggio del 16 agosto 1920 arrivò al Consolato italiano di Braila il telegramma atteso che consentiva il transito delle navi pregando però che "il passaggio davanti a Belgrado avvenisse possibilmente di notte". Non era ancora tempo propizio per mostrare la bandiera italiana in quel tratto di Danubio!

Se il transito per Belgrado passò inosservato essendo avvenuto di notte[17], non lo fu invece a Neusatz (oggi Novi Sad) il 14 settembre, quando le navi furono salutate dagli equipaggi schierati in coperta di due monitori iugoslavi e di un MAS britannico alla fonda. Il 16 settembre 1920, alle ore 16.30, dopo aver risalito il Danubio per 900 miglia, le due navi si ormeggiavano alla banchina di Buda, davanti al Palazzo Reale, nel posto normalmente riservato ai monitori britannici.

L'accoglienza, non solo della colonia italiana ma anche della popolazione della capitale ungherese, fu quanto mai calorosa e cordiale e poiché l'autunno si avvicinava, si rinunciò a proseguire la crociera, come era in programma fino a Vienna, dove le navi sarebbero state costrette a svernare. D'altronde anche il MAE aveva espresso parere contrario all'invio delle navi a Vienna a fronte dell'imbarazzo del governo austriaco che vedeva nella presenza delle navi militari italiane sul Danubio una violazione del Trattato di Saint-Germain. Pur tuttavia il Ministro italiano a Vienna informava che "il governo austriaco, tenendo molto alla visita delle nostre navi, le avrebbe accolte con piacere". Ma le due torpediniere, contese anche dal Ministro

d'Italia in Ungheria, malgrado l'ordine tassativo di tornare in mar Nero, finirono per passare l'inverno a Budapest a causa delle condizioni di magra del fiume. Il comandante Casardi rientrò in Italia assieme ad uno dei due equipaggi delle unità che rimasero ormeggiate nel porto invernale ed inattive fino alla primavera del 1921.

Le navi tornarono in armamento nell'aprile 1921 ma la crociera non si spinse oltre Budapest: la *57 AS* rientrò in Italia dopo una navigazione piuttosto movimentata mentre la *69 PN* si fermò nel porto fluviale romeno di Braila dove rimase stazionaria per un intero anno. Quando, il 21 aprile 1922, ripartì da Braila per la seconda crociera fluviale, il clima politico era cambiato e la nave poté sostare di nuovo a Budapest, Bratislava e quindi Vienna ricevendo ovunque una cordiale, calorosa accoglienza non solo della colonia italiana ma anche della popolazione. A Vienna sostò dodici giorni e quindi si spinse fino a Linz, dove arrivò il 26 maggio 1922 alle 12.50. La torpediniera aveva percorso sul Danubio 2132 km a partire dalle foci del fiume a Sulina; era salita ad una quota di 254 m sul livello del mare senza l'aiuto di chiuse, ma vincendo la pendenza naturale delle acque.

L'impresa era stata ragguardevole come sottolineava il comandante Matteucci nel suo rapporto, esprimendo peraltro rammarico per non essere andato oltre: "Se da un lato ho considerato con certa soddisfazione essere stata la mia torpediniera la prima nave marina che abbia raggiunto tali limiti (i monitori fluviali inglesi hanno raggiunto solo Vienna) e di essere arrivato a Linz senza che il minimo incidente mi sia avvenuto, ho dovuto rinunciare d'altra parte con un po' di rincrescimento a completare il programma massimo che avevo in progetto; avrei potuto arrivare a Ratisbona, estremo limite del Danubio navigabile".

Rientrando a Belgrado, dove avrebbe dovuto fungere da nave di rappresentanza italiana per le nozze del re Alessandro I con la principessa Maria di Bulgaria, la torpediniera defilò a lento moto davanti al cimitero del campo di concentramento di Mauthausen, con l'equipaggio schierato in coperta per rendere omaggio ai soldati italiani sepolti in terra straniera.

La crociera sull'Alto Danubio si concluse nel luglio del 1922 quando, con l'arrivo a Messina, la torpediniera cessò di far parte della Divisione italiana del Levante.

Tra il marzo ed il settembre 1924, altre due piccole unità, la torpediniera *Giovannini*, comandata dal capitano di corvetta Carlo Cattaneo[18] (che aveva anche il titolo di capo della "Sezione sul Danubio") e la *75 OLT*, comandata dal 1° tenente di vascello Eligio Giacopini, ripeterono la crociera fluviale risalendo il Danubio da Costanza fino a Vienna, con una puntata della sola *75 OLT* fino a Linz, nei pressi di Mauthausen, dove era prevista una cerimonia di omaggio ai caduti italiani nel campo di concentramento.

Questa missione fu contrassegnata da un carattere spiccatamente politico, in sintonia con il clima nazionalistico dell'epoca: l'ordine di operazione in aggiunta allo scopo di "mostrare la bandiera" metteva in grande evidenza i particolari significati che l'Italia, e per essa la Marina, voleva dare ad una così speciale missione:

– omaggio ai morti di Mauthausen, associando nel ricordo pietoso anche i caduti tanto delle nazioni alleate che dei paesi ex-nemici;

– visita di amicizia che "il popolo italiano, forte e generoso, incapace d'inimicizia, rendeva ai popoli contro i quali aveva combattuto" e che, con espressione quanto mai inopportuna ed in contrasto con lo stile irenico del documento, venivano definiti "i vinti".

Di contorno a questa missione d'italianità, c'erano le consuete direttive di stringere contatti di grande cordialità con le autorità politiche e militari e di portare il saluto della patria lontana alle colonie di connazionali, in particolare agli ex-combattenti ed alle scuole italiane all'estero. Un comunicato stampa ampiamente diffuso, nel dare notizia della crociera, riprendeva ed enfatizzava la missione propagandistica della "nuova Italia" affidata alle due piccole unità.

Le quali fecero il possibile per compiere bene quanto era loro richiesto; ma dovettero superare non poche difficoltà, sia perché gli equipaggi non erano stati selezionati come sarebbe stato opportuno fare cosicché alcune avarie verificatesi si rivelarono imputabili ad elementi poco preparati, sia perché il materiale di bordo non era nelle migliori condizioni di efficienza e si dovette ricorrere in varie occasioni a riparazioni di fortuna. Inoltre la presenza di navi militari italiane sulla grande via d'acqua interna europea era stato motivo di parecchie critiche e perplessità.

Il programma della crociera non era stato prefissato rigidamente, ma veniva definito in base alle necessità di rifornimento ed alla possibilità di usufruire della stagione delle acque alte per la navigazione sull'alto e medio Danubio. Pertanto tutte le cerimonie ufficiali e le visite erano state previste per il viaggio di ritorno durante il quale le permanenze nei porti sarebbero state più lunghe. Però l'attenzione politica si appuntò sulle navi fin dal loro arrivo alle soglie del mar Nero.

Cominciò la stampa turca, quando il 26 marzo le navi arrivarono a Costantinopoli, a mettere in evidenza alcune frasi di Mussolini dalle quali si voleva dedurre un interesse italiano sul Levante. Le due torpediniere vennero considerate l'avanguardia di una ben più consistente Forza Navale italiana destinata ad attaccare Smirne od a compiere altre attività militari nell'area. Pertanto il nullaosta per il soggiorno, benché richiesto con il prescritto anticipo, tardò ad essere concesso, fu limitato a tre giorni con un ormeggio decentrato e venne subordinato all'assicurazione che nessun'altra nave italiana sarebbe venuta a Costantinopoli per tutta la durata della crociera fluviale. Solo l'energico intervento dell'ambasciatore Montagna fece annullare queste limitazioni.

In Romania, l'accoglienza ai "fratelli italiani" fu migliore anche se la stampa, nell'esprimere il gradimento della presenza delle navi in territorio romeno, ricordava "la tensione esistente tra i governi delle due Nazioni", peraltro originata solo da questioni economiche e commerciali.

A Bratislava, capitale della Slovacchia occidentale, tutto andò bene nella prima sosta del 2-15 maggio quando fu un susseguirsi di cerimonie commemorative, di ricevimenti e banchetti in onore delle navi italiane a dimostrazione della cordialità delle autorità di governo e cittadine oltre che della colonia italiana. Invece la seconda sosta delle due torpediniere (in giugno) non fu così festosa e piacevole; al loro arrivo furono fatte ormeggiare al porto d'inverno lontano dalla città, per

ordine del direttore della Dogana che pretendeva di esercitare una stretta sorveglianza anticontrabbando. L'incidente venne composto dopo l'intervento del comandante Cattaneo ma i forti dissidi esistenti tra le varie nazionalità presenti in città (le due dominanti, ceca e slovacca e quelle di minoranza, tedesca ed ungherese) coinvolsero anche le nostre unità. Accadde infatti che una delegazione slovacca, prendendo pretesto dall'incidente provocato dal direttore della Dogana di nazionalità ceca, si recò a bordo per presentare le sue scuse e consegnare al comandante un messaggio nel quale si chiedeva l'intervento italiano in favore dell'autonomia della Slovacchia. Nel rispondere all'omaggio il comandante Cattaneo usò delle frasi di cortesia ispirate dalla cordialità della popolazione, aggiungendo anche un generico indirizzo di simpatia alla nazione slovacca, di cui Bratislava era la capitale. Le sue parole furono subito politicizzate dalla stampa ceca che volle vedere in esse un pesante ed inopportuno intervento italiano nell'appena costituito stato cecoslovacco.

L'eco della polemica arrivò fino a Roma ed il comandante Cattaneo ebbe un "richiamo" da Thaon di Revel.

A Vienna l'affluenza dei visitatori austriaci fu superiore a quella di Bratislava mentre si dovette registrare "un increscioso assenteismo della colonia italiana". Ed anche qui la stampa locale non vide di buon occhio la visita italiana. Pretesto di critica fu l'ufficio funebre in onore dei Caduti italiani, che la sezione del Fascio aveva organizzato, ***per i soli italiani e con molta discrezione***, nella chiesa nazionale italiana dei Frati Minori in Minoriten Platz, proprio il 24 maggio, anniversario dell'entrata in guerra dell'Italia contro l'Austria. I giornali austriaci riportarono la notizia con titoli sensazionali: "Un'inaudita provocazione: la dichiarazione di guerra dell'Italia all'Austria viene festeggiata (??) a Vienna"...Che cosa cercano i soldati italiani a Vienna?" ed anche la successiva missione della *75 OLT* a Linz per le onoranze ai Caduti di Mauthausen ebbe commenti contrastanti. Tuttavia la cerimonia commemorativa, alla quale prese parte il Ministro italiano a Vienna, si svolse il 29 maggio nel cimitero ed ebbe una prosecuzione sul fiume quando la nave, con a bordo il Ministro e tutti i membri delle missioni diplomatica e militare italiana, la rappresentanza della colonia italiana in Austria, una delegazione del Fascio di Vienna e dell'equipaggio della *Giovannini*, defilò lentamente davanti al monumento con i marinai schierati al centro per rendere il saluto alla voce, ripetuto da tutti i passeggeri inginocchiati a poppa.

La successiva ulteriore sosta a Vienna segnò un ritorno di cordialità austriaca e di interesse della colonia italiana ma non si poté tenere il ricevimento finale organizzato dagli italiani a causa dell'attentato al cancelliere Seipel avvenuto in quei giorni nella capitale.

La visita a Budapest, il passaggio in Iugoslavia (coincidente con la firma a Belgrado di un trattato commerciale italo-iugoslavo), il ritorno in Romania furono contrassegnati da una serie di eventi sociali, visite, gite e contatti con le autorità e la popolazione locale e con tutti gli italiani.

Il desiderio di avere una scuola italiana ed una chiesa cattolica per mantenere la loro identità di cultura e di religione, risultava particolarmente sentito dagli italiani residenti in Romania ed i comandanti Cattaneo e Giovannini, veri ambasciatori

d'Italia, non mancarono di riportarlo nelle loro relazioni che erano destinate anche al M.A.E., oltre che a quello della Marina.

Il 26 settembre 1924 le due torpediniere rientravano in Italia arrivando al porto di Brindisi, accolte, già al passaggio del canale di Corinto, da un messaggio di saluto del Ministro della Marina ammiraglio d'armata Paolo Thaon di Revel.

Da allora nessun'altra unità militare italiana ha più risalito il Danubio e quelle singolari missioni sono rimaste un breve sconosciuto episodio nell'ambito dell'attività di quella Divisione Navale che svolse in Levante compiti a motivazione politica, volti a sostenere rivendicazioni già concordate e subito dimenticate. Ma la presenza delle nostre navi ebbe sempre un'impronta umanitaria in quanto agirono in modo pacifico dando aiuto a chiunque ne avesse bisogno. La loro opera fu umile, silenziosa, ed ebbe soprattutto il riconoscimento delle popolazioni locali perché in Italia, immersa in gravi problemi, ben poco si sapeva di loro. Gli equipaggi di quelle navi, dei quali una buona parte aveva già vissuto il clima di guerra, si trovarono tra i primi occidentali a contatto con la rivoluzione russa; sentirono l'infiammata propaganda per la lotta di classe, ma seppero mantenere intatta la disciplina anche nelle circostanze più dure.

Tutto ciò può sembrare ordinaria amministrazione non meritevole di alcun rilievo o ricordo: ma sarebbe ingiusto pensare così. In effetti aver compiuto il proprio dovere senza clamori e cedimenti, in situazioni sovente molto difficili, rappresenta per quei comandanti, per quegli Stati Maggiori e per quegli equipaggi un grande titolo di merito che deve essere loro riconosciuto inserendoli nella storia ufficiale della nostra Marina.

NOTE

(1) Cfr. Mariano Gabriele e Giuliano Fritz *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello stato unitario italiano,* U.S.M.M., Roma 1973, p. 103.

(2) Il Dodecaneso fu riconosciuto all'Italia con il Trattato di Sèvres del 10 agosto 1920.

(3) Lettera prot. 178 del 29 ottobre diretta a S.E. il comandante in capo della Squadra su nave *Doria* in cartella U.S.M.M. 1065/5 Operazioni in Asia minore.

(4) Il negoziato finale venne condotto a bordo dell'*Agamennone*, nave ammiraglia britannica, tra l'ammiraglio Calthorpe, incaricato a trattare dai Comandi alleati, benché il comando navale supremo in Mediterraneo fosse stato sempre dei francesi durante tutta la guerra, e la delegazione turca capeggiata dal Ministro della Marina Huseyin Rauf Bey. Benché le condizioni alleate non fossero negoziabili, la delegazione ottomana continuò per quattro giorni a tentare di mitigarle. Ottennero che le fortificazioni dei Dardanelli e del Bosforo fossero occupate solo da inglesi e francesi, senza partecipazione di truppe italiane e, in modo speciale, di truppe greche. Chiesero anche che la capitale Costantinopoli non fosse occupata militarmente ed ottennero che questa richiesta venisse rispettata fin a quando il governo ottomano fosse stato in condizione di proteggere le proprietà alleate e la vita dei residenti.

Le principali clausole navali dell'armistizio prevedevano:

Art. 1 - Apertura dei Dardanelli e del Bosforo e libero accesso al mar Nero. Occupazione militare da parte degli Alleati dei forti dei Dardanelli e del Bosforo;

Art. 2 - Notificazione di tutti i campi di mine, dei lanciasiluri e di ogni altra ostruzione nelle acque turche, al fine di dragare e rimuovere ogni pericolo per la navigazione;

Art. 6 - Resa di tutte le navi da guerra che si trovavano nelle acque turche o nelle acque occupate dai turchi;

Art. 8 - Libero uso per le navi alleate di tutti i porti e gli ancoraggi occupati dai turchi e interdizione al nemico di servirsi di quei porti;

Art. 9 - Uso di tutti i mezzi di riparazione che si trovavano nei porti e arsenali turchi.

(5) Il 10 novembre 1918 il caccia francese *Mangini* e quello britannico *Shark*, con a bordo un generale dei rispettivi eserciti, entravano nei Dardanelli per andare ad ormeggiarsi insieme dinanzi a Costantinopoli, ove poi sarebbero stati raggiunti dalle altre unità alleate.

Il vice ammiraglio Amet era nominato alto commissario della Repubblica francese ed il vice ammiraglio Gough Calthorpe, alto commissario britannico a Costantinopoli.

(6) Saint-Jean-de Maurienne, nella Savoia, fu sede di una riunione interalleata nei giorni 19-20 aprile 1917 alla quale parteciparono D. Lloyd George, A. Ribot e P. Boselli, primi ministri di Gran Bretagna, Francia ed Italia (per la quale fu presente anche il Ministro degli Esteri Sonnino). Scopo della riunione era l'esame delle proposte di pace separata avanzate dall'Austria (che vennero respinte) e l'assetto dell'Asia minore a guerra finita.

(7) La delegazione italiana abbandonò la Conferenza il 24 aprile in segno di protesta per le dichiarazioni del presidente Wilson contrarie alle richieste italiane sulla Dalmazia. La delegazione ritornò a Parigi il 5 maggio; qualche settimana più tardi l'infelice vicenda provocò la crisi del governo Orlando e la formazione di un nuovo governo presieduto da Francesco Saverio Nitti.

(8) Dopo l'occupazione greca di Smirne si verificò un grave malcontento nella popolazione turca. In numerosi comizi si gridava "Viva l'Italia"; fu anche mandato un messaggio alla regina Elena "chiedendo aiuto perché la grande nazione italiana protegga il nostro diritto".

(9) L'esploratore *Nino Bixio* fu stazionario a Smirne dal 19 ottobre 1919 al 7 aprile 1920 ed a Scalanova dall'8 aprile al 23 luglio 1920. Tornò quindi a Smirne rimanendovi fino al 19 settembre.

(10) Il Trattato di Losanna del luglio 1923 assegnò definitivamente alla Turchia il territorio occupato dai greci.

(11) Ufficio Storico S.M.E. – *L'Esercito Italiano nella Grande Guerra,* Vol. VIII, *Le operazioni fuori del territorio nazionale* - Medio Oriente - Tomo III p. 362.

(12) Odessa era stata occupata nell'ottobre 1917 da nazionalisti ucraini, ma, dopo un'aspra contesa di alcuni mesi, il controllo della città era passato nelle mani degli operai rivoluzionari che, nel gennaio 1918, avevano instaurato il regime dei Soviet. Nel febbraio c'era stata l'occupazione delle truppe austro-ungariche del generale Bohm-Ermolli alle quali era subentrato, nel maggio 1918, il contingente franco-greco-polacco del generale francese P. D'Anselme. Questi, di concerto con il generale russo "bianco" Denikin, dopo un bombardamento navale effettuato il 18 dicembre, era riuscito ad occupare anche la base navale di Sebastopoli.

(13) Dalla relazione del comandante della Compagnia: "...Nel pomeriggio del 6 ricevetti l'ordine di stare pronto ad evacuare; dopo aver messo il materiale nelle imbarcazioni, ho schierato tutta la gente sulla banchina per l'eventualità di qualche attacco in forze. Dopo poco ho

ricevuto l'ordine di evacuare e, imbarcata la compagnia, ho fatto ritorno a bordo. Quando le imbarcazioni sono scostate dalla banchina siamo stati salutati con gesti di grande simpatia dal personale dei bastimenti ivi attraccati che avevano alzato tutti la bandiera rossa. Pure in città, ove nei giorni precedenti erano avvenuti vari tumulti, nella mattina del 6 si notava un buon ordine; benché tutti i negozi e ritrovi pubblici fossero chiusi, la circolazione era quasi normale e ovunque i nostri erano accolti con simpatia e rispetto dalle truppe della guardia rossa e dalla popolazione".

(14) Sulla prua della *France* aveva sventolato per qualche ora una bandiera rossa mentre una dimostrazione a terra di marinai francesi assieme a qualche centinaio di bolscevichi con bandiere rosse, aveva dovuto essere dispersa da soldati greci.

(15) "Sgomberare la fronte" significa liberare il campo di tiro e lo spazio di manovra delle artiglierie di bordo da ogni eventuale ostacolo come candelieri, draglie, tende od altro, montato durante la sosta in porto o alla fonda.

(16) Dall'estate del 1919 la Marina francese aveva dislocato sul fiume la "Flottiglia del Danubio", comandata da un capitano di fregata e composta da sei cannoniere e dieci vedette fluviali.

(17) Dalla relazione del comandante della 69 PN: "Conformemente alle istruzioni ricevute dal Comando Divisione del Levante e del nostro Ministero degli Affari Esteri tramite Legazione di Bucarest, la navigazione è stata effettuata senza alcun approdo nella zona jugoslava. Siamo passati davanti a Belgrado alle 19.30, cioè un'ora dopo il tramonto. Della città non si vedevano che i fanali e non credo che ci abbiano scorti dall'abitato tanto più che tra noi e le banchine intercedevano lunghe file di rimorchiatori e sloop ancorati. Il nostro passaggio dinanzi alla capitale jugoslava si è dunque effettuato senza il minimo incidente e lo stesso dicasi per tutta la traversata nella zona jugoslava che ha termine sulle due sponde circa 8 km sopra Baia a circa 60 km da Budapest".

(18) Carlo Cattaneo perì nella notte del 29 marzo 1941 a Matapan, quando con il grado di ammiraglio di divisione era al comando della 1ª Divisione Navale, a bordo dell'incrociatore *Zara*. Fu decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare.

BIBLIOGRAFIA

(1) Cartelle Ufficio Storico della Marina Militare: *1065/5 Operazioni in Asia Minore*; 1371-1372, fasc. 4, 1374 fasc. 2, 1417-1418-1419. *Avvenimenti nel Levante*; 1523-1524 *Avvenimenti nel Levante* anno 1920.

(2) Rivista Marittima, annate 1915-1920.

(3) Ettore Bravetta, *La fine della Marina russa*, articolo su "Il Messaggero" del 27 aprile 1918.

(4) Alfredo Brauzzi, *Navi militari italiane sul Danubio (1920-24), 1ª Parte e 2ª Parte* in "Rivista Marittima" del novembre e dicembre 1991.

(5) Ettore Bravetta, *La Grande Guerra sul mare*,Vol. I, Mondadori Milano 1925.

(6) W.H. Chamberlin, *Storia della Rivoluzione russa*, Einaudi editore 1966.

(7) Mariano Gabriele, Giuliano Friz, *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello Stato unitario italiano*, U.S.M.M. Roma 1973.

(8) Giorgio Giorgerini, *Storia della Marina*, Vol. III capit.: *La Marina russa dalla guerra alla rivoluzione*, Fratelli Fabbri Ed. 1978.

(9) *L'Esercito italiano nella Grande Guerra (1915-18)*, Vol. VII, *Le operazioni fuori del territorio nazionale*, Tomo 3 Narrazione, Uff. Storico S.M.E. Roma 1983.

(10) Sergio Romano, *Cinquant'anni di storia mondiale.*

(11) Erik Jan Zurcher, *The Ottoman Empire and the Armistice of Moudros.*

Allegato A

Navi e Comandi complessi della Regia Marina Italiana nel Levante (anni 1919-1920)

DIVISIONE DEL LEVANTE (comandante ammiraglio Salazar poi contrammiraglio De Grossi) (cartella 1437 anno 1919) costituita nel settembre 1919 da cor. *Pisa*; espl. *Bixio*, *Sparviero*, *Nibbio*, caccia *La Farina* e *Medici*.

STAZIONE NAVALE DEL DODECANESO (comandante capitano di vascello Alessandro Ciano su cor. *Regina Elena*) costituito il 19.3.1919 con giurisdizione su isole Dodecaneso e costa dell'Asia minore dal golfo di Scalanova (a Sud di Smirne) fino ad Adalia ed oltre.

SQUADRA DEL LEVANTE costituita il 1° luglio 1919 al comando del vice ammiraglio Emilio Solari con le seguenti unità:

- corazzata: *Andrea Doria*, nave ammiraglia
- corazzate: *Giulio Cesare* - *Duilio*
- esploratori: *Sparviero* - *Nibbio*
- caccia: *Medici* - *La Farina*

Missioni 1919

1) 1° gennaio – Il caccia *Corazziere* compie una ricognizione nel golfo di Adalia;
2) 2 gennaio – La corazzata *Roma* da Odessa a Costanza - 6 gennaio da Costanza per Costantinopoli - 27 gennaio da Costantinopoli per Odessa;
3) gennaio – Il caccia *Pilade Bronzetti* porta a Costantinopoli l'ammiraglio Salazar;
4) 3 febbraio – La corazzata *Roma* da Odessa per Sebastopoli, Yalta, Costantinopoli (arrivo 9 febbraio). Disincaglio p.fo italiano poi alla fonda a Costantinopoli dal 15 al 26 febbraio;
5) febbraio – L'esploratore *Alessandro Poerio* (comandante capitano di fregata Dilda) da Brindisi al Levante;
6) 6 marzo – La corazzata *Roma* in missione da Costantinopoli per Odessa (Cartella 1418);
7) l'inc. torp. *Agordat* compie missioni nel Levante ed in mar Nero tra novembre 1918 e marzo quando cessa di far parte della Divisione mentre è ad Odessa;
8) 21 marzo – La corazzata *Regina Elena* da Marmarice per Adalia (Rapporto in Cartella 1437);
9) 3 aprile – L'esploratore *Poerio* parte per Costantinopoli, Odessa e Sebastopoli;
10) 10 aprile – Riparte da Odessa per Costantinopoli assieme alla corazzata *Roma* dopo l'evacuazione di Odessa (Rapporto Cartella 1418);
11) maggio – La corazzata *Roma* compie numerose missioni in mar Nero;

segue: *Allegato A*

12) 3 giugno – La corazzata *Roma* si trasferisce a Smirne dove assume il servizio di unità stazionaria in sostituzione della corazzata *Duilio* che il 9 giugno rientra a Costantinopoli;
13) 29 luglio-20 agosto – Il caccia *La Farina* compie una missione in mar Nero e mar d'Azof;
14) 28 agosto-7 settembre – L'esploratore *Nibbio* (capitano di fregata Italo Moreno) compie visite in mar Nero: Yalta (29 agosto); Theodosia (30-31 agosto); Novorossijsk (1°-2 settembre); Chelenuk e Tuapse (3 settembre); Sukhum e Poti (4 settembre); Batum (5 settembre);
15) ottobre – Il comandante in Capo della Squadra del Levante compie una ricognizione sulla costa occidentale del mar Nero con il caccia *La Farina*, (Cartella 1417/2);
16) ottobre – L'esploratore *Sparviero* (comandante capitano di fregata Ferdinando Umberto di Savoia) compie una missione a Novorossijsk; rapporto su visita al generale Denikin in cartella 1374/2;
17) 19 ottobre – L'espl. *Bixio* è stazionario a Smirne;
18) metà novembre – Il comandante in Capo compie un'altra crociera in mar Nero sulla cor. *Doria* con visita a Sebastopoli;
19) novembre – L'esploratore *Nino Bixio* – (comandante capitano di fregata Luigi Miraglia) si trasferisce a Smirne per sostituire la corazzata *Giulio Cesare* (comandante capitano di vascello Monaco di Longano). Rapporti di missione Cartella 1374/2.

Missioni 1920

DIVISIONE DEL LEVANTE (luglio 1920) (comandante ammiraglio De Grossi fino al 15 dicembre; poi contrammiraglio L. Galleani) *Sardegna* (nave ammiraglia) *Agordat* - *Etna* - *Racchia* (affondata il 21 luglio per urto contro mina ancorata nei pressi di capo Fontana in mar Nero) - *Poerio* - *Bixio*.

20) 1°-23 gennaio - L'inc. corazzato *Pisa* a Odessa;
21) 11 gennaio – L'ariete torpediniera *Etna* (comandante capitano di fregata Ponza di S. Martino) è in missione a Novorossijsk. Rapporto di missione in data 13.2.1920 Cartella 1374/2;
22) 7 aprile – L'espl. *Bixio* passa da Smirne a Scalanova (come nave stazionaria);
23) 21-29 aprile – Missione dell'ariete torp. *Etna* a Novorossijsk;
24) 23 luglio – L'espl. *Bixio* torna stazionario a Smirne;
25) 4 agosto – La cannoniera *Tobruk* sostituisce l'*Etna*;
26) 20 settembre – Il caccia *Audace* sostituisce il *Bixio* e rimane stazionario a Smirne fino al novembre (cartella rapporti *Audace*).

segue: *Allegato A*

Missioni sul Danubio

27) Torpediniera *69 PN* (comandante primo tenente di vascello Ferdinando Casardi dal 26.5.1920 al 15.4.1921; primo tenente di vascello Pellegrino Matteucci dal 16.4.1921 al 12.7.1922). Crociere fluviali sul Danubio (1ª) giugno-settembre 1920; maggio 1921; (2ª) aprile-settembre 1922*;

28) Torpediniera *57 AS* (comandante primo tenente di vascello Pellegrino Matteucci dal 26.5.1920 al 30.11.1920; unità in riserva dal 1.12.1920 al 13.4.1921; primo tenente di vascello Ferdinando Casardi dal 14.4.1921 al luglio 1921).

Crociere fluviali sul Danubio giugno-settembre 1920; maggio 1921*

29) Torpediniera *75 OLT* (comandante capitano di corvetta Carlo Cattaneo);

30) Cannoniera *Ernesto Giovannini* (comandante primo tenente di vascello Eligio Giacopini).

---

* Rapporti nelle cartelle 168 e 2228 dell'U.S.M.M. "Missione Danubio".

I CARABINIERI REALI IN GRECIA (1912-1923)

MARIA GABRIELLA PASQUALINI

Lo studio dei documenti d'epoca ha riportato alla memoria storica una missione all'estero dei Carabinieri Reali assai poco conosciuta: quella in Grecia. In particolare sulla base dei documenti poco noti conservati nel Museo Storico e nell'Archivio Storico dell'Arma dei Carabinieri, e di quelli conservati presso l'Archivio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito e del Ministero degli Esteri, è stato possibile ricostruire le vicende di questa missione[1].

Occorre ricordare, in un quadro di valutazione generale delle missioni all'estero dei Carabinieri Reali, che l'Arma aveva acquisito, già agli inizi del secolo XX, una dimensione internazionale rilevante dovuta oltre che alla sua professionalità anche ad una sua caratteristica fondamentale mantenuta intatta ai nostri giorni: quella di svolgere i compiti che le vengono affidati dalle autorità politiche, come componente delle Forze Armate, ma allo stesso tempo quella di essere un organismo militare con funzioni di polizia civile e di protezione civile e umanitaria.

Nel convulso periodo storico, che precedette e seguì questa delicata missione dei Carabinieri Reali in Grecia 1912-1923, l'Italia aveva già al suo attivo una nutrita rete di cooperazione tecnica ante litteram che si era esplicata, o era ancora in corso, per riorganizzare gendarmerie nazionali a Creta, in Macedonia, in Albania. Anche nelle isole del Dodecaneso, occupate nel 1912, come territori di scambio per fare pressioni sulla Turchia, durante le consultazioni di pace che sicuramente avrebbero sancito la fine del conflitto italo-turco, si sarebbe formata, contemporaneamente, una gendarmeria locale, organizzata dai Carabinieri, nella intelligenza che di lì a poco il territorio sarebbe ritornato ai turchi.

La missione in Grecia ebbe una profonda valenza politica, ancor prima che tecnica: una missione organizzata su richiesta esplicita di uno stato con un peso politico nel Mediterraneo e nei Balcani; uno stato fiero oppositore della Sublime Porta in completa decadenza e attivo nella progressiva parcellizzazione dei Balcani, inizio della divisione delle spoglie dell'Impero ottomano. Uno stato con piena sovranità su tutto il territorio, con un Parlamento funzionante e agguerrito, non uno stato in collasso o senza alcuna organizzazione di polizia. In questo periodo storico l'Italia aveva una politica estera molto vivace, volendo partecipare sia alla corsa per la spartizione dell'Africa, sia ad una seria affermazione di grande potenza nel *mare nostrum*, prevedendo una serie di interventi che portassero ad uno *status quo* di equilibri ben dimensionati.

Se nel Mediterraneo si cercava una stabilità politica di dominio, anche nel settore balcanico gli interessi italiani erano piuttosto chiari [2], sia prima che dopo il conflitto mondiale '14-18; le due principali potenze che avevano avuto ruoli dominanti in quella regione erano in piena decadenza, la Ottomana, vicina al tracollo finale, e la Russa, con grandi tensioni interne; quindi l'interesse ad avere una posizione di controllo sull'Adriatico trovava terreno molto favorevole[3].

In questo intricato quadro internazionale di inizio di secolo, tra numerosi accordi e molti conflitti regionali, le missioni militari italiane erano un tassello importante nella diplomazia italiana. I militari italiani, in particolare i Carabinieri, stavano acquisendo una notevole fama nella riorganizzazione di gendarmerie straniere e pur nel quadro di una impeccabile efficienza militare, sapevano imporsi quasi sempre per diplomazia e *savoir vivre*, qualità che aiutavano molto la stima e la considerazione da essi riscossa negli ambienti nei quali operavano. Dovevano infatti avere rapporti con autorità locali, con esponenti di Corti e di governi. Soprattutto, nella maggior parte dei casi, era chiaro che sottraevano competenze importanti agli ufficiali, se ve ne erano, dei Corpi che andavano a riorganizzare, la qual cosa non rendeva più facile il compito ad essi affidato. Non solo sottraevano competenze, ma venivano quasi sempre pagati molto di più degli ufficiali locali e puntualmente, al contrario di quanto avveniva spesso per i locali. Invidie, risentimenti, gelosie, un bagaglio di relazioni umane difficilmente annullabile. Anche tra gli stessi ufficiali italiani a volte vi furono alcuni elementi che pur essendo degli ottimi militari, non furono altrettanto efficaci diplomatici: in un bilancio generale, però i successi furono largamente superiori agli insuccessi.

In quegli anni il governo di Atene aveva presentato un progetto al proprio Parlamento, concernente la riorganizzazione della polizia locale, dove si configurava la possibilità di chiamare degli ufficiali stranieri per questo compito. La Grecia aveva già in atto una collaborazione con la Francia per il riordinamento dell'esercito, e con la Gran Bretagna per la marina, ma per quanto riguardava la polizia, preferiva gli italiani: la fama di professionalità dei Carabinieri italiani era ormai consolidata e la loro lunga presenza a Creta (1896-1906) per la riorganizzazione di quella gendarmeria aveva lasciato un ottimo ricordo nelle autorità greche; anche la considerazione per l'opera compiuta in Macedonia dal generale De Giorgis, con i suoi collaboratori (tra i quali il colonnello dell'Arma Balduino Caprini, distintosi anche a Creta), era molto alta.

Il 16 aprile 1911 il Regio Ambasciatore ad Atene, Carlotti[4] confermava al Ministro degli Esteri, marchese di San Giuliano, che il governo greco aveva confermato, sia pur ancora in modo ufficioso, il suo interesse ad avere degli ufficiali italiani per riorganizzare la propria gendarmeria: il ritardo nel formalizzare ufficialmente la richiesta era dovuto ad una "sistematica lentezza" con la quale procedevano lì "gli affari"[5]. Pochi giorni dopo, il Ministero degli Esteri metteva al corrente quello della Guerra delle richieste greche al proposito[6]. L'Arma procedette con le interpellanze[7], per iniziare a selezionare il personale disponibile e adatto al compito.

Nei primi giorni di dicembre del 1911 la richiesta del governo greco venne ufficializzata, dopo i numerosi contatti informali: destinati a partire per quella missione furono alcuni ufficiali che avevano risposto positivamente all'interpellanza, e cioè il tenente colonnello Francesco D'Afflitto, il maggiore Giuseppe Petella, i capitani Arcangelo De Mandato, al momento in congedo, dopo aver partecipato all'esperienza cretese, fluente nella lingua greca, e Arcangelo Lauro.

Il contratto d'ingaggio della missione, simile sostanzialmente a quello che era stato fatto per gli ufficiali francesi, fu sancito e firmato bilateralmente a livello governativo[8]: interessante l'articolo I ove si scriveva che "sur la demande du Gouvernement hellénique, S.E. le Ministre de la Guerre d'Italie consent l'envoi en Grèce d'une Mission, composée d'officiers des Carabiniers Royaux".

La missione doveva essere composta da quattro ufficiali dei Carabinieri Reali; aveva una durata biennale ed era rinnovabile. Al capo Missione, un tenente colonnello in servizio attivo, sarebbe stato attribuito il comando della Gendarmeria greca; uno dei due capitani previsti nell'organico sarebbe stato a sua disposizione. Gli altri due ufficiali avrebbero coordinato differenti unità o uffici amministrativi dello stesso Corpo e avrebbero compiuto le ispezioni sul territorio[9].

Uno dei problemi più sentito generalmente dagli ufficiali che si recavano all'estero era quello dell'uniforme: infatti molto spesso gli ufficiali al servizio temporaneo di un governo estero dovevano indossare l'uniforme prevista per ufficiali del Corpo straniero nel quale erano inseriti e questo particolare non era mai stato bene accetto da quelli italiani, orgogliosi della loro tradizionale divisa. Anche per la Grecia si pose il problema, e non solo nel primo contratto, ma anche nei due successivi: il governo italiano riuscì sempre a far accettare che gli italiani, nella loro qualità di ufficiali del Regio Esercito, vestissero l'uniforme italiana[10], senza alcun mutamento che non fosse l'indicazione del grado rivestito nel Corpo di Gendarmeria ellenico, che per tradizione consolidata in questo tipo di missioni in quell'epoca, era sempre il grado superiore a quello in godimento nei quadri dell'Arma.

I rapporti fra gli ufficiali italiani e quelli greci furono dettagliatamente regolati nell'accordo e in particolare fu specificato che i greci della Gendarmeria avrebbero preso gli ordini dagli ufficiali italiani, pur continuando essi a amministrare la polizia locale, secondo le leggi vigenti in Grecia[11]: questa disposizione, logica dal punto di vista operativo, avrebbe invece creato una serie di difficoltà nei rapporti tra gli ufficiali.

Nel contratto erano indicate anche altre provvidenze (indennità di viaggio, di missione, di malattia...), a favore della missione italiana, peraltro leggermente inferiori a quelle delle altre missioni straniere operanti sul territorio (la francese e l'inglese): questo particolare fu uno degli ostacoli alle trattative per i rinnovi contrattuali.

Considerando il particolare periodo storico (gennaio 1912) in cui questo accordo veniva sancito, l'ultimo articolo del contratto d'ingaggio, il XVIII, ha un interessante risvolto diplomatico indicativo delle tensioni presenti e di possibili

schieramenti futuri: in caso di guerra tra il Regno greco e un'altra potenza, i membri della Missione italiana non avrebbero preso parte ad alcuna operazione militare, a meno di avere l'accordo formale del governo italiano; inoltre i due governi sarebbero stati liberi, nel caso specifico, di rescindere il contratto, anche unilateralmente, con la previsione delle indennità da corrispondere agli ufficiali che rimpatriavano anzitempo: un mese di indennità di missione, oltre a quella corrente.

Non fu facile reclutare gli ufficiali da inviare in Grecia: sebbene designato, dopo una prima risposta positiva all'interpellanza, il D'Afflitto chiese di essere esonerato dal servizio in Grecia, così come il maggiore Petella: in realtà ambedue temevano per il proseguimento della carriera, una volta collocati fuori a ruolo a disposizione. Effettivamente questo era un aspetto del problema del servizio all'estero, con emolumenti pagati da un governo straniero, che non era stato ben approfondito: in altri casi era stato deciso che i singoli avrebbero versato di tasca propria al Ministero del Tesoro italiano i contributi necessari per il proseguimento della loro situazione agli effetti della pensione, una volta terminato il servizio attivo, ma non era stato chiarito, almeno per quelli inviati in Grecia, il tipo di valutazione del servizio stesso ai fini dell'avanzamento al grado superiore e dell'anzianità maturata per la carriera.

Al posto dei rinunciatari, insieme ai capitani Lauro e De Mandato, il 30 gennaio 1912, furono nominati il marchese tenente colonnello Francesco D'Aulisio Garigliota, ottimo ufficiale, con un carattere puntiglioso e difficile, che avrebbe avuto una influenza non positiva sul sereno andamento della missione, e il maggiore Gondisalvo Rodda. Il 17 febbraio 1912 gli ufficiali dell'Arma giunsero ad Atene ed iniziarono, accompagnati dall'ambasciatore d'Italia[12] e dall'addetto militare, all'epoca il colonnello Prospero Marro, le visite protocollari alle autorità greche, primo fra tutti, al primo Ministro greco Venizelos, che aveva voluto fortemente la missione e al Ministro degli Interni, Repoulis. Nessuno si illudeva che sarebbe stato un compito facile a causa della notevole differenza del sistema legislativo e giudiziario che regolava la materia in Italia e in Grecia.

Affiancarono gli ufficiali italiani, due greci, il maggiore della Gendarmeria Trupakis e il tenente Sarazoglu, che conosceva perfettamente la lingua italiana.

All'epoca la Gendarmeria greca si componeva di un Comando Generale e di 16 Direzioni di Polizia. L'organico del Comando Generale era composto da un colonnello, comandante generale, cinque tenenti colonnelli Ispettori, un maggiore direttore dell'Ufficio, un capitano segretario del comandante generale, tre ufficiali subalterni addetti e 18 sottufficiali e gendarmi, scrivani e piantoni. A parte gli ufficiali e i sottufficiali, la forza effettiva era di 3.416 gendarmi di 1ª e 2ª classe, per la truppa a piedi, e di 218 unità, per quella a cavallo. Era formata in gran parte con elementi volontari: i vuoti di organico per questa categoria venivano colmati con un certo numero di reclute dell'esercito, che compivano nella gendarmeria l'intera ferma, anche se nel 1912 questa pratica venne dismessa. Infatti per rinforzare la truppa erano designati soldati professionisti di fanteria. La permanenza nei gradi era molto lunga, mal compensata. In genere i gendarmi non erano addestrati

ai compiti istituzionali del loro particolare servizio; anche l'immagine, oltre alla disciplina, lasciava a desiderare perché molto spesso non vi era il senso del decoro dell'uniforme.

Questo particolare non deve stupire: agli inizi del secolo XX in pochi stati si era formata la coscienza dell'importanza di una gendarmeria professionale per l'ordine interno, cioè di una polizia addestrata con gli stessi criteri di un esercito, e pagata in modo adeguato. L'istruzione generale e militare era assai manchevole. Le caserme erano in cattive condizioni, insufficienti. La gendarmeria non disponeva di propri magazzini per la confezione e la distribuzione di oggetti di corredo e per l'armamento, ricorrendo per necessità a quelli dell'esercito: soprattutto non disponeva di apposite risorse finanziarie[13]. La situazione, sebbene migliore della Gendarmeria macedone e della stessa ottomana, era degradata.

Appena giunti, gli ufficiali italiani si misero al lavoro, procedendo in primo luogo alla traduzione dei vari regolamenti usati in Italia in lingua greca e delle varie leggi di polizia ellenica in italiano, per riuscire a comprendere approfonditamente la questione. Il D'Aulisio, in qualità di capo Missione, assunse il controllo e la direzione della parte disciplinare, non tralasciando però la funzione di studio e organizzativa.

Nell'agosto del 1912 la Missione italiana poté presentare al locale Ministero degli Interni una bozza di regolamento organico studiato sulla base di quello vigente in Italia, ma adattato alle esigenze della situazione ellenica. Fu anche presentato il progetto per la costituzione di un battaglione di gendarmeria e di un reparto di gendarmi anziani da inviare in servizio per il Regno in circostanze speciali. Fu redatto un progetto per la ricostituzione della Scuola sottufficiali di gendarmeria. Dopo poco tempo seguirono i progetti per il regolamento d'istruzione e servizio del Corpo, e un progetto per le modifiche all'uniforme, all'armamento, all'equipaggiamento. Anche l'organico del Corpo venne preso in considerazione per un suo adattamento alle nuove strutture.

Fu un serio lavoro di studio e di preparazione che, se accettato, si sarebbe tradotto in miglioramenti certi nel servizio, ma anche in un consistente aumento di spesa da mettere in bilancio. Dipendeva dall'influenza personale del capo Missione sulle autorità greche la possibilità di procedere in modo operativo su quanto proposto, perché era evidente che si andava incontro ad un serio problema di bilancio, soprattutto per l'aumento dei contingenti previsti, considerato che in quel particolare periodo storico la Grecia aveva già deficienze di organico nelle stesse fila dell'esercito, a causa della forte emigrazione dei giovani verso migliori situazioni lavorative.

Da una relazione riservata del colonnello Marro[14], si può comprendere quale fosse la difficoltà della Missione, tanto che, tra l'altro all'interno del gruppo italiano, non vi era uniformità di giudizi sulle proposte da fare. Soprattutto non vi era accordo tra il modo di operare e procedere del capo Missione e dei

collaboratori, anche se, a onor del vero, questo conflitto interno trapelò solo verso la fine del secondo biennio di permanenza: tra D'Aulisio e Rodda non vi era accordo sulle riforme da proporre; i due capitani non approvavano affatto i metodi seguiti dal capo Missione, che però, a giudizio del Marro, non sfruttava al massimo le competenze degli inferiori, lasciandoli in mansioni puramente esecutive, non facendosi affatto coadiuvare per la parte direttiva e di studio. Marro giudicava che il lavoro propositivo si era svolto un po' lentamente, ma era stato necessario, coscienzioso e professionale(15).

Nonostante le difficoltà interne, il Comando Generale dell'Arma decise, con grande senso di opportunità politica e pragmatismo operativo, di non richiamare per il momento alcun ufficiale, ma di sensibilizzare l'addetto militare perché seguisse con discrezione, ma con grande attenzione, il problema, informandone quel Comando e il Governo(16).

Nel 1912, scoppiò il conflitto greco-turco, verificandosi così quanto previsto nell'art. XVIII del contratto d'ingaggio: la Missione italiana restò al suo posto di lavoro, su richiesta dello stesso governo ellenico. Fu solo chiesto che gli ufficiali italiani non andassero in ispezione provinciale nelle regioni coinvolte nel conflitto "... stante le ottime relazioni della Missione col Ministero della Guerra, non sarà così difficile il mantenere con quest'ultima il costante contatto che le circostanze consigliano..."(17).

Nel 1913, durante i funerali di re Giorgio I, assassinato, la Missione italiana, coadiuvata dalla polizia ellenica, fornì un servizio d'ordine inappuntabile, tanto da meritare gli elogi scritti del Ministro degli Interni greco(18). Non vi era dubbio che gli ufficiali italiani erano stimati dalle autorità e iniziavano ad imporsi con la loro professionalità. La politica estera di quel momento storico aiutava la cooperazione italiana con quella greca.

Nell'aprile del 1913, il tenente colonnello D'Aulisio, pochi mesi dopo una sua ponderosa relazione sul lavoro svolto(19), avendo avuto notizia delle critiche che circolavano negli ambienti romani governativi e militari rispetto al suo lavoro, in un secondo rapporto(20), cercava di giustificare quella che veniva ritenuta una mancanza di risultati tangibili. Cercava di far comprendere che questo problema non era dipeso dalla Missione, ma dalle situazioni contingenti, ivi compreso il fatto che, a suo dire, ai tempi della guerra balcanica, l'atteggiamento e l'azione, politicamente assenti, del governo italiano verso la Grecia avevano, da tempo, originato una corrente sfavorevole agli italiani; e, conseguentemente, anche alla Missione italiana. Episodi di xenofobia erano successi, ma anche nei confronti delle altre due missioni militari: episodi da non sottovalutare, ma che dovevano essere inquadrati nelle tensioni tra i partiti politici greci.

I contrasti in seno alla Missione però iniziavano ad essere evidenti: D'Aulisio intendeva avere l'esclusiva responsabilità del servizio di polizia, specialmente nelle zone considerate più a rischio, come quella di Salonicco, dove era stato ucciso il re Giorgio e dove aveva avuto il comando delle forze di polizia un colonnello d'artiglieria,

che, a suo parere, difettava di esperienza di servizi di ordine pubblico. Il D'Aulisio dimenticava che era lì per una missione di riorganizzazione e studio, con compiti ufficialmente non operativi.

In realtà la Missione coglieva buoni frutti. Alla fine del 1913, Venizelos avanzò al governo italiano la richiesta di inviare una decina di sottufficiali dei carabinieri da adibirsi ad istruttori della Scuola di Gendarmeria, che nel frattempo era stata riorganizzata sulla base dei progetti italiani. La richiesta fu nominativa: i greci segnalarono alcuni di quegli elementi che avevano già servito a Creta, nel periodo in cui l'allora principe Giorgio era stato alto commissario nell'isola.

Il 15 febbraio 1914 scadeva il primo biennio di ingaggio degli ufficiali italiani in Grecia: nell'ottobre del 1913, con largo anticipo sulla scadenza, quel governo fece sapere ufficiosamente che avrebbe prorogato volentieri il contratto e anzi chiedeva che fosse accresciuto il numero dei componenti la Missione [21]. Il Ministero della Guerra e il Comando Generale dell'Arma aderirono prontamente alla richiesta, aprendo le trattative per il rinnovo[22].

La nuova contrattazione non fu facile, però, principalmente dal punto di vista finanziario, in quanto il capo Missione italiano chiedeva la parificazione con quanto ottenuto dalla Missione francese e da quella britannica, non tanto per gli aspetti remunerativi, quanto per il prestigio e l'autorità della Missione e l'immagine dell'Italia.

Alcuni degli ufficiali rimpatriarono a fine contratto, per esplicita richiesta del D'Aulisio[23]: Rodda e Lauro furono restituiti ai ruoli di provenienza e De Mandato fu collocato di nuovo in congedo.

La collaborazione del gruppo non era stata positiva: i suoi membri non erano molto compatibili fra di loro. Dalle lettere conservate nell'Archivio, di pugno del D'Aulisio, si può notare che egli era un ottimo soldato, ma molto accentratore e di modi assai bruschi con i suoi sottoposti. Inoltre il rinnovo del contratto fu un problema che lo turbò molto, togliendogli serenità di giudizio e tolleranza nei confronti del governo locale, del quale lamentava l'atavica lentezza.

D'Aulisio tentò di avere in Grecia alcuni ufficiali che già erano stati ai suoi ordini, ma, come successo altre volte, nel superiore interesse della Missione, fu il Comando Generale a scegliere in autonomia i nuovi membri della Missione.

I nuovi ufficiali inviati in Grecia furono i capitani Giovanni Battista Carossini dalla Legione di Firenze, Giacomo Giovenale dalla Legione di Bologna assegnato alla Scuola di Gendarmeria di Atene, il maggiore Guido Gandini dalla Legione di Verona, che fu destinato a Creta quale Comandante Superiore della Gendarmeria dell'isola (rinnovando le precedenti tradizioni) su richiesta specifica di Venizelos, e il tenente Costantino Mondelli dal Comando Generale, che venne addetto al Comando Generale della Gendarmeria ellenica. Furono anche inviati il maresciallo d'alloggio Domenico Patassini dalla Legione di Firenze e il maresciallo maggiore Stefano Baraldo della Legione di Verona, che sarebbe deceduto nell'agosto del 1915 in servizio in Grecia. Carossini fu inviato a Salonicco, insieme al Patassini, per la direzione e il funzionamento di quella Scuola di Gendarmeria.

Carossini rimase solo due anni in Grecia, rimpatriando nel 1916. Durante la sua permanenza a Salonicco raccolse una serie di informazioni militari con una rete ben organizzata, discreta e intelligente(24).

Nonostante gli eventi bellici, la Missione continuò ad operare e nel settembre del 1915 furono iniziate le trattative per un secondo rinnovo: il contratto sarebbe scaduto il 14 febbraio del 1916. Anche questa volta le trattative incontrarono qualche seria difficoltà, dovuta al tentativo di migliorare le condizioni economiche e organizzative della missione. Venizelos ne parlò in modo positivo all'ambasciatore italiano, conte Alessandro de Bosdari. A Roma il Ministero della Guerra intanto, per mantenere alcuni equilibri interni alla Missione, avendo preso atto del carattere difficile del capo Missione, stava pensando di sostituire il colonnello D'Aulisio, richiamandolo in patria e conferendogli un alto incarico, perché quel richiamo non sembrasse una punizione, ma un normale avvicendamento. De Bosdari era stato molto chiaro nei suoi rapporti alle autorità italiane: ancora una volta si era consumato un dissidio tra il capo Missione e i nuovi membri della stessa. Per l'Italia la situazione era davvero difficile, perché lo stesso Venizelos ne aveva fatto cenno all'ambasciatore italiano(25).

Si decise così, anche su indicazione del de Bosdari, di dare il comando interinale della Missione al Gandini, il quale aveva dato un'ottima prova di sé: lo stesso D'Aulisio, che non era molto incline a elogiare i suoi uomini, nell'ottobre del 1914, nel riferire di alcuni elogi rivolti al Gandini dalle autorità elleniche, aveva confermato un ottimo giudizio sull'ufficiale.

Infatti il Governatore Generale di Creta, Lucas Ruffos, aveva fatto pubblicare sulla locale Gazzetta Ufficiale del 13/26 settembre 1914, una nota di encomio che aveva inviato al Gandini e al capitano della Gendarmeria cretese, Minosse Milonojannis al suo ritorno da una visita alla Scuola di Gendarmeria e parimenti l'aveva inviata al Ministro degli Interni "... La cosa che particolarmente mi piacque e mi entusiasmò è che la prestanza dell'aspetto e persino dello sguardo, la bella presenza, attestante la ferrea disciplina – che credevo finora essere un privilegio del popolo cretese a cagione delle sue qualità fisiche – cominciarono ad acquistare anche gli alunni di altre località dell'Ellade che frequentano ora la Scuola... Sono rimasto stupefatto per esempio dal mutamento in ogni cosa ... In conseguenza La prego, Signor Ministro, di voler basarsi con fiducia a queste assicurazioni, dovute a personale mia constatazione, e di voler esprimere il di Lei compiacimento al tenente colonnello della Missione italiana, Comandante della Gendarmeria in Creta, e al capitano Minosse Milonojannis, direttore della scuola di gendarmeria...(26)".

Il 10 gennaio 1915 Venizelos aveva risposto alla richiesta del Governatore di Creta in questi termini: "Avendo esaminato la Sua lettera, comunicatami da S.E. il Ministro degli Interni, con somma soddisfazione ho rilevato che codesta Scuola allievi gendarmi, per l'ottimo comando del tenente colonnello della Missione italiana, Signor Gandini, e per la cura diligente del comandante in seconda, capitano Minosse Milonojannis, funziona senza alcun ostacolo, e raggiunge con ottimi risultati, lo scopo per cui fu istituita.

Lo zelo incomparabile e la cura efficace che detti ufficiali pongono per istruire gli allievi e renderli perfettamente conoscitori dell'alta missione cui sono destinati, mi procurano la gradita occasione, date le fatiche incessanti sostenute dai medesimi ufficiali, per corrispondere alle speranze dello stato greco, di esprimere loro il mio sommo compiacimento.

Questo mio desiderio La prego, signor Governatore, di compiacersi comunicare a detti ufficiali.

Il Ministro Venizelos. Atene 10 gennaio 1915[27]".

Pochi mesi dopo, lasciando il suo incarico, Lucas Ruffos si era accomiatato dal Gandini, l'8 aprile 1915, con le seguenti parole, che non erano solo di circostanza per l'intensità delle espressioni formulate "...grazie al valido aiuto della gendarmeria, io ho la fortuna di lasciare oggi l'isola in uno stato di perfetta sicurezza, mentre al mio arrivo l'aveva trovata in condizioni poco soddisfacenti, specie nei riguardi della pubblica sicurezza nelle campagne.

Tale sensibilissimo miglioramento, debbo dichiarare, ho constatato essere avvenuto dall'epoca che V.S. assunse il comando della gendarmeria cretese, per le opportune ed intelligenti sue disposizioni di servizio.

La gendarmeria cretese deve a V.S. i vari miglioramenti ottenuti mediante appositi progetti da lei compilati e da me approvati, e la organizzazione della grande scuola allievi qui impiantata e che ora funziona egregiamente.

Lasciando ora il governatorato di Creta, Le porgo commosso il mio affettuoso saluto e La prego di esprimere ai signori ufficiali, sottufficiali, gendarmi ed allievi, la mia profonda riconoscenza per aver contribuito tanto efficacemente alla riuscita in genere della mia opera in questa isola.

Canea 8 aprile 1915. Il Governatore generale, Lucas Ruffos[28]".

È evidente che la Missione incontrò non poche difficoltà ambientali nel portare a termine il proprio compito istituzionale: alcuni ufficiali superiori greci del Corpo di Gendarmeria ellenica, giovandosi anche di influenze politiche, cercavano di ostacolare quanto il gruppo italiano predisponeva e faceva per arrivare a dare una impronta di disciplina ed efficienza alla gendarmeria locale. Spesso non condividevano l'approccio ai problemi e metodi di soluzione. Inoltre gli italiani, sebbene solo con compiti di istruzione e riorganizzazione, avevano in effetti tolto comandi interessanti e di prestigio agli ufficiali greci[29].

Anche la stampa greca, soprattutto agli inizi, aveva criticato la Missione italiana, così come del resto aveva fatto nei riguardi di quella francese e britannica, ammorbidendo il suo atteggiamento dal 1914 in poi, nel secondo periodo della presenza italiana. Si dava atto agli italiani che alcuni progressi erano stati fatti e che la Gendarmeria era certamente più efficiente e disciplinata. Gli attacchi portati erano chiaramente di matrice politica, per convincere i lettori della inutilità della riorganizzazione di una gendarmeria fatta da stranieri e per di più profumatamente pagati rispetto ai loro pari grado greci, il tutto voluto dai venizelisti che dilapidavano così le risorse del paese.

Anche a Corte vi era stato molto scetticismo sull'opera che avrebbero potuto fare i Carabinieri Reali, non tanto per la loro professionalità che non veniva messa

in discussione, quanto per la grave situazione, soprattutto disciplinare della gendarmeria. La Missione dei Carabinieri aveva tra i suoi sostenitori più accaniti proprio il Ministro degli Interni Repoulis che aveva difeso gli italiani in Parlamento, dichiarando che la Missione era utile e stava assolvendo bene al suo compito e che se ancora a quell'epoca non si erano potuti avere risultati tangibili, tale situazione non era attribuibile alla Missione quanto al governo stesso che non aveva ancora potuto tradurre in atto le proposte presentate, soprattutto per restrizioni di ordine finanziario.

In effetti anche Venizelos, nonostante la sua determinazione, non aveva potuto dare piena soddisfazione alle richieste propositive della Missione per le peculiari situazioni di bilancio che caratterizzavano la Grecia.

La Missione si trovò in precaria situazione quando nel febbraio del 1915, a seguito del dissidio sempre più grave fra il re Costantino e Venizelos sulla politica greca verso Gran Bretagna e Francia, quest'ultimo era stato costretto a dare le dimissioni. Gli era succeduto a capo del governo greco Gunaris del quale era ben nota l'italofobia. In quel momento il giornale ellenico "Cronos", fece una violenta critica agli italiani, ispirata probabilmente dallo stesso Gunaris[30], e ne chiese la rimozione dal comando della gendarmeria. L'ostilità aperta di Gunaris sarebbe apparentemente cessata con il governo Zaimis, che succedette al secondo governo Venizelos, ma non si sarebbe mai sopita. In realtà il governo Gunaris aveva iniziato a chiedere un mutamento di indirizzo organizzativo e disciplinare della Missione, soprattutto per motivi demagogici, in vista delle elezioni politiche che si dovevano tenere di lì a poco. Chiedere di togliere il comando all'ufficiale italiano per darlo ad un greco, sollecitava il nazionalismo della popolazione e significava soprattutto mettere un ufficiale straniero sotto l'autorità di un greco. Gli italiani a questo punto non avrebbero più avuto quel prestigio e quell'autorità necessaria per ottenere i risultati richiesti. Questa ed altre ragioni avrebbero indotto Roma a non spingere per rinnovare per la terza volta il contratto e a ritirare, almeno temporaneamente, la Missione. La campagna stampa contro gli stranieri in genere e contro la Missione era forte e da parte militare vi era il desiderio di azzerare la Missione, che dava molti problemi e non riusciva a conseguire gli effetti sperati, almeno sul piano dell'immagine.

In realtà, nel secondo biennio di permanenza in Grecia della Missione italiana, sebbene non fosse stata convertita in legge buona parte dei provvedimenti richiesti dai Carabinieri, erano state comunque aperte due Scuole per gendarmi, dopo aver ampliato e rafforzato quella storica della gendarmeria cretese della Canea, voluta e fondata durante la riorganizzazione della gendarmeria cretese, alla fine del secolo XIX. Le nuove scuole erano state istituite a Atene e a Salonicco, che avevano fornito un certo numero di gendarmi e di sottufficiali. A quel punto il servizio di polizia aveva iniziato a funzionare in modo soddisfacente, sia nella capitale che in altri centri maggiori.

La Missione aveva inoltre continuato a studiare tutti i miglioramenti possibili e a fare proposte al governo, per organizzare soprattutto le rafferme, per migliorare le condizioni economiche della truppa e per procurare un numeroso arruolamento

di elementi maggiormente idonei; venne regolato con nuove e più razionali disposizioni l'avanzamento dei militari di truppa e dei quadri superiori. Fu predisposta l'istituzione di una Scuola allievi ufficiali di gendarmeria. Fu proposto uno schema di regolamento sul carteggio e sulla tenuta degli uffici del Corpo di Gendarmeria, per riorganizzare anche questo importante ramo del servizio.

Durante i cinque mesi del governo Gunaris, la stampa ellenica aveva preso a criticare violentemente la Missione italiana, ma nonostante tutti gli sforzi politici fatti, Gunaris aveva perduto le elezioni del giugno del 1915.

D'Aulisio prospettò a Venizelos, in vista del suo nuovo avvento al potere, la delicata situazione in cui si era venuta a trovare la Missione nel periodo precedente, adombrando la possibilità di domandare al governo italiano di ritirare i Carabinieri Reali. Venizelos aveva pregato D'Aulisio di soprassedere ritenendo ancora molto importante e necessaria la loro presenza in Grecia e l'amicizia dell'Italia.

Tornato al Governo, Venizelos aveva cercato di dare ampia soddisfazione morale alla Missione italiana, ma rimaneva comunque la grande difficoltà finanziaria che rendeva D'Aulisio pessimista sul futuro successo della Missione italiana.

Il Regio Ministero della Guerra, pur riconoscendo tutta la delicatezza della posizione degli ufficiali ad Atene, riteneva che in quel particolare momento politico era di speciale importanza che il comando della gendarmeria ellenica rimanesse affidato ad ufficiali italiani: "era necessario che continuassero con abnegazione ad esercitare le loro mansioni nella fiducia che quel Ministero avrebbe saputo apprezzare nella giusta misura tutti i sacrifizi d'indole morale che essi avrebbero affrontato nell'interesse del paese colla loro permanenza in ambiente manifestamente ostile[31]".

Carossini e Patassini, nonostante questa sollecitazione autorevole, chiesero di rientrare in patria. Tutta la situazione era abbastanza compromessa, per voler continuare quella collaborazione con il governo greco, che peraltro mostrò di dispiacersi profondamente del ritiro della Missione.

La situazione politica nel Mediterraneo si evolveva e la guerra procedeva. In realtà in un primo momento il Regio Governo aveva dato mandato a de Bosdari di iniziare le trattative per il rinnovo del contratto, ma in seguito ritenne che non ci fossero più quelle ragioni di opportunità politica che avevano consigliato la permanenza della Missione. Durante le trattative si considerò anche la possibilità che gli ufficiali della Missione, restituita al suo numero originario, rimanessero in Grecia con la semplice funzione di consiglieri militari, togliendo loro quindi il comando della gendarmeria e qualsiasi diretta responsabilità operativa, amministrativa e disciplinare. Ma anche questa possibilità venne scartata, e quindi, allo scadere del contratto, fu deciso che tutti gli ufficiali sarebbero stati rimpatriati. Ancora il 16 gennaio 1916[32] de Bosdari aveva ricevuto dal Ministero degli Esteri, con conferma del Ministero della Guerra, l'autorizzazione a trattare il rinnovo del contratto, in quanto Roma continuava a ritenere utile la presenza della Missione italiana ad Atene, dove poteva costituire un ottimo mezzo d'informazione e malgrado gli attacchi della stampa, il loro lavoro e sacrificio

rispondeva agli interessi della Patria. Improvvisamente il 9 febbraio[33] veniva comunicato al Regio Ministro in Atene che non si doveva dar più corso al rinnovo della Missione italiana per la riorganizzazione della gendarmeria ellenica. Il 24 febbraio la Missione si imbarcava per l'Italia a Patrasso su un cacciatorpediniere della Regia Marina.

La stampa italiana, nel riportare la notizia, accusò del mancato rinnovo del contratto la stampa ellenica ritenuta filo-tedesca, che, per motivi politici, aveva cercato di distruggere il lavoro fatto dalla Missione nei quattro anni di permanenza in Grecia e approvò coralmente la decisione del Governo di ritirarla, per un senso di dignità.

Al momento della rottura delle trattative, unilaterale da parte italiana, il de Bosdari informò il Ministero degli Esteri che il capo del governo greco, in quel momento Scoulidis, si era mostrato dolente per il provvedimento italiano e aveva deciso di esternare agli ufficiali italiani la riconoscenza e la benevolenza del governo greco concedendo loro delle onorificenze cavalleresche: lo stesso re Costantino lo confermò al D'Aulisio, quando costui in qualità di Capo Missione si presentò per l'udienza di congedo. Infatti il D'Aulisio, che già aveva ricevuto la Commenda del Salvatore, fu insignito della Gran Croce dello stesso Ordine cavalleresco; al maggiore Gandini e ai capitani Carossini, Mondelli e Giovenale fu conferita la croce di Cavaliere Ufficiale di quell'Ordine[34].

Il Comando Supremo del Regio Esercito fece pervenire una lettera di encomio, fortemente motivato, al Comando Generale dell'Arma per l'opera svolta dagli ufficiali in Grecia: i componenti la Missione non solo avevano riorganizzato la Gendarmeria ellenica, ma avevano anche contribuito alla sorveglianza delle persone sospette, alla segnalazione della base di rifornimento dei sottomarini nemici, alla scoperta dei carichi di contrabbando e, in genere, al servizio di controspionaggio, fornendo frequenti interessanti notizie circa i movimenti delle truppe greche[35].

Però la collaborazione con il governo ellenico non terminò affatto, nonostante il periodo che vide alcuni degli ufficiali dei Carabinieri che erano stati impegnati nella riorganizzazione della gendarmeria ellenica, occuparsi della Missione alleata di controllo predisposta da Gran Bretagna, Francia, Italia e Russia, tra il 1916 e il 1917, per il concentramento forzato delle truppe greche e del loro armamento nel Peloponneso[36]. Le difficoltà contingenti che avevano determinato il ritiro della Missione erano da ascriversi alla situazione del conflitto in atto, a indubbie difficoltà di contrattazione con il governo greco, per problemi di politica interna, nonostante le pubbliche dichiarazioni; erano però da ascriversi anche a quei dissidi interni alla Missione che non era stato possibile sanare se non con l'azzeramento completo della stessa.

Verso la fine del 1917 ripresero le trattative tra il governo italiano e quello ellenico per un contratto con i Carabinieri Reali, sempre volto alla riorganizzazione della gendarmeria. Furono analizzati con cura i contratti precedenti per apportare quelle modifiche che rendessero più agevole il lavoro degli ufficiali stranieri; si cercò a questo riguardo di specificare in modo più preciso le attribuzioni della

Missione, stabilendo chiaramente che i membri di essa sarebbero dipesi disciplinarmente soltanto dall'autorità del capo Missione e dalle autorità militari italiane. La nuova Missione sarebbe stata composta dal tenente colonnello capo Missione e da sette fra maggiori e capitani. Fu chiaro che la divisa indossata dagli ufficiali italiani sarebbe stata quella dell'Arma. Il contratto avrebbe avuto durata triennale. Il governo greco accettò rapidamente le richieste italiane e mostrava di aver fretta di concludere[37].

D'Aulisio, che molto aveva fatto per la ripresa delle trattative, ebbe un altro incarico e non fu inviato ulteriormente in Grecia. Fu designato nuovo capo Missione il Gandini, coadiuvato dai maggiori Erminio Mazza[38] e Marco Falta, dai capitani Pietro Rubino, Ferdinando Viale, Gualtiero Ferrari, Casimiro Delfini e Antonio Battiti. Fu successivamente nominato anche il capitano Emilio Bassignano.

Il nuovo contratto fu firmato il 5 ottobre del 1917 e dal giorno successivo gli ufficiali già presenti ad Atene, passarono direttamente al servizio del governo greco [39], continuando a vestire l'uniforme italiana: Atene aveva definitivamente lasciato cadere la pretesa che gli italiani vestissero la divisa della gendarmeria greca. Gli altri ufficiali partirono per la Grecia il 2 novembre 1917. Nel 1918, fu designato anche un ufficiale di Intendenza, il capitano Ercole Savoia. Sempre nel 1918, il maggiore Crispino Agostinucci, allora addetto al Comando Generale a Roma, sostituiva il Rubino, che aveva chiesto di rientrare in Italia per motivi di famiglia. Crispino Agostinucci avrebbe poi continuato il suo servizio all'estero in Albania, per lungo tempo.

Nonostante le premesse favorevoli, l'opera della Missione ebbe serie difficoltà con il governo ellenico, soprattutto per l'organizzazione dei servizi di ordine pubblico nelle maggiori città: infatti il governo greco aveva chiamato ad organizzare i servizi di polizia urbana una missione inglese e le due rappresentanze militari erano logicamente entrate in rotta di collisione per le rispettive attribuzioni, che non erano state ben chiarite dal richiedente[40]. Da notare comunque che gli inglesi non avevano alcuna funzione di comando diretto ed erano presenti in veste di consiglieri militari e propositivi, non certo operativi sul territorio. Spettava però al governo greco chiarire meglio cosa intendesse e quali servizi attribuisse alla polizia urbana e quali alla gendarmeria. Anche il protrarsi del conflitto mondiale non favoriva un sereno svolgimento dei compiti attribuiti, con continui sospetti che gli ufficiali stranieri al servizio del governo greco, agissero in realtà anche come informatori politici dei loro governi. Questi sospetti sfiorarono logicamente tutte le missioni e furono ampiamente ripresi dalla stampa ellenica nazionalista.

Notevoli furono le incomprensioni tra il Gandini, molto noto e benvoluto negli ambienti politici e militari greci, con il nuovo addetto militare all'Ambasciata italiana ad Atene, colonnello Caracciolo, il quale riteneva che la Missione fosse sottoposta alla sua autorità, anche se gli ufficiali erano al servizio del governo greco. Non era facile stabilire i limiti della dipendenza gerarchica, soprattutto in

periodo di guerra. Il Ministero della Guerra e il Comando Generale dell'Arma, investiti della questione dal Gandini[41], ritennero giusto che a questo proposito ogni decisione fosse lasciata al Ministero degli Esteri e al barone Romano-Avezzana, che nel frattempo aveva sostituito il de Bosdari alla guida dell'Ambasciata d'Italia ad Atene[42].

Romano-Avezzana, allo scopo di proteggere la Missione italiana e il suo funzionamento definì per l'addetto militare e il capo Missione Gandini i limiti delle rispettive competenze, chiarendone le rispettive sfere di azione, con decisione e fermezza. In nessun modo la Missione italiana sarebbe dipesa, anche per motivi di opportunità politica, dall'ufficio dell'addetto militare[43]. Il Caracciolo aveva anche tentato di far sostituire Gandini con Carossini, ma né lo Stato Maggiore dell'Esercito né il Comando Generale prestarono attenzione a quei rapporti e Gandini continuò nel suo servizio.

Furono costituiti dalla Missione italiana, sulla base del sistema italiano, sei Comandi di Legione e alcuni membri della Missione furono distaccati in capoluoghi regionali di maggiore importanza, quali comandanti. Gli ufficiali assegnati alla Legione di Atene disimpegnavano prevalentemente le funzioni di ispettori e consulenti, istradando i nuovi comandi sul sistema amministrativo e disciplinare italiano[44].

Nel maggio del 1918 iniziò a funzionare una Scuola allievi gendarmi e sottufficiali ad Atene, nella sede di un vecchio seminario, adattato convenientemente, che diede non poche soddisfazioni alla Missione italiana. Dei risultati si iniziavano a vedere: andando a fare una visita alla Scuola allievi gendarmi di Atene, Venizelos così si espresse in modo assai elogiativo al giornalista italiano Ernesto Vassallo, che era presente come inviato speciale del "Corriere della Sera"[45].

I risultati erano tangibili, ma il capitolo di spesa relativo, a carico del bilancio del Ministero degli Interni ellenico era considerevolmente lievitato, sia per l'impianto delle Scuole che dei nuovi Comandi di Legione e di Divisione. Secondo quanto si ricava dai documenti d'archivio[46] il bilancio per il Corpo di Gendarmeria presso il Ministero degli Interni aveva avuto i seguenti notevoli incrementi:

anno 1916:	dracme	15.651.380;
anno 1917:	"	20.543.950;
anno 1918:	"	24.421.140;
anno 1919:	"	44.075.262.

L'aumento esponenziale delle spese era dovuto alla nuova organizzazione della catena di Comando e dei reparti amministrativi; all'acquisto ed affitto delle nuove caserme e locali che meglio si prestavano per le esigenze di servizio; alle nuove spese di ufficio, indennità speciali concesse a gendarmi e sottufficiali allontanati dalle foresterie perché ammogliati o inadatti al servizio; all'acquisto di nuovi stampati e registri prescritti per la tenuta della contabilità.

Nel 1919 si pensò ad un avvicendamento del Gandini, ormai da troppi anni fuori dalla patria: suo sostituto venne designato il tenente colonnello Dal Pozzo, comandante la Divisione interna di Torino, ma il prefetto di Torino, Taddei, pregò il Comando Generale, tramite il Ministero dell'Interno, di soprassiedere, considerata l'ottima prova che stava dando di sé quell'ufficiale in una piazza difficile come Torino[47]. Il Ministro della Guerra aderì alla richiesta, anche perché si ventilava che nel maggio del 1919 la Missione avrebbe presto avuto fine. Nel luglio del 1919, però la Missione era ancora pienamente operativa sul territorio e il Gandini veniva mantenuto al suo posto, senza avvicendamento[48].

Nel marzo del 1920 furono avviate le trattative per il primo rinnovo del contratto triennale alla Missione, limitandone peraltro, secondo il desiderio del governo greco, i membri a cinque, Gandini, Falta, Mazza, Savoia e Delfini. Dopo che la Legazione italiana "si batté come un sol uomo"[49] nel settembre del 1920 la Missione italiana fu riconfermata per un ulteriore triennio – sarebbe stato l'ultimo di permanenza in Grecia, fino al settembre 1923 –, con sei ufficiali, i cinque sopra nominati più Viale. Rimpatriarono Battiti e Bassignano, in quanto erano quelli con minore anzianità di servizio in Grecia[50]. La loro opera fu comunque tenuta in profonda considerazione nelle dichiarazioni ufficiali che accompagnarono le trattative e la firma del contratto definitivo: lo stesso Ministero degli Interni greco si espresse in modo assai positivo nei confronti dei due ufficiali ai quali non era stato rinnovato l'ingaggio.

Nel febbraio del 1920 il regio ambasciatore Montagna si era recato su invito del governo greco, accompagnato dallo stesso Gandini a visitare la Scuola per gendarmi di Atene. Il 16 febbraio scriveva al Ministro degli Esteri, tra l'altro, le seguenti parole: "...Dirò in breve che la visita mi offrì l'occasione di constatare personalmente non solo perché è tanto apprezzata dal Governo ellenico e dai greci l'opera della nostra Missione militare, ma anche come quel gruppo di nostri distinti ufficiali e principalmente il loro capo, tenente colonnello Gandini, rendono col loro lavoro e col loro contegno segnalati servizi al nostro paese, di cui tengono, in particolare, in quell'ambiente, alto il prestigio e collaborano con efficacia al successo delle nostre direttive politiche nei riguardi della Grecia... La Scuola è impiantata in tutti suoi particolari e funziona sul modello della scuola Allievi dei reali carabinieri. L'istruzione tanto morale che militare è impartita a norme di regolamenti e disposizioni compilati su quelli vigenti in Italia. Se non che ciò che mi ha ancora più favorevolmente impressionato nel corso della visita gli è il fatto che quell'istituto rappresenti per opera dei nostri ufficiali, considerevole fattore di propaganda e di influenza morale e politica e a vantaggio dell'Italia in Grecia... È bene notare che mentre la Scuola è il centro irradiatore della perizia tecnica, dell'azione di propaganda e d'influenza morale e politica italiane, l'opera della Missione militare continua in un campo assai più vasto di quanto presiedendo alla formazione di organizzazione delle sei legioni in cui è inquadrata la gendarmeria ellenica, si estende a tutta la Grecia..."[51].

Il Ministro degli Interni greco, Ractivan, ad una lettera di Montagna con i complimenti fatti alla gendarmeria greca, così rispondeva il 29 febbraio 1920: "... grâce au concours précieux de la Mission Italienne, je n'ai aucun doute que nous parviendrons à former un corps de Gendarmerie tendant à égaler votre illustre corps des Carabiniers ..."[52].

Nel nuovo contratto fu chiarito che i carabinieri italiani sarebbero stati incaricati esclusivamente dell'organizzazione del Corpo di Gendarmeria interamente separato dal Corpo di Polizia, così come era stato stabilito dalle leggi in vigore in Grecia. Le trattative, a detta dello stesso ambasciatore italiano, furono lunghe e laboriose, anche per la decisione del governo greco di ridurre i membri della Missione, soprattutto per diminuire l'impegno finanziario profuso nella questione. Non si parlò più del rimpatrio del Gandini e il Montagna perorò il suo avanzamento a colonnello[53]. Anche il Ministero degli Affari Esteri si associò alla richiesta [54]. La promozione di Gandini, oltre che per meriti, era necessaria, affinché il governo greco potesse dargli il grado superiore di generale, che avrebbe riportato il capo della Missione italiana allo stesso livello di quella francese e inglese.

Il 4 marzo 1923 il Gandini, ormai promosso colonnello nei ranghi dell'Arma, ancora a capo della Missione Militare Italiana in Grecia per la riorganizzazione della Gendarmeria Ellenica – questa era la dizione ufficiale – comunicava al Comando Generale a Roma che allo scadere del contratto il governo ellenico non avrebbe proceduto al suo rinnovo. In effetti il Ministro degli Interni Papandreou aveva scritto al colonnello Gandini, che nel frattempo aveva ricevuto dal governo greco la nomina a generale, che per delle ragioni imperiose di economia non si sarebbe proceduto al rinnovo del contratto né alla Missione militare italiana, né a quella francese e quella britannica. Papandreou elogiava il lavoro svolto fino ad allora dagli italiani, il loro zelo e il loro costante impegno profuso per la riorganizzazione della gendarmeria[55].

Il Ministero degli Esteri prese atto della decisione del governo ellenico di denunciare gli accordi relativi alle missioni estere. Giuridicamente non si potevano certo sollevare obiezioni contro tale richiesta, però politicamente il Ministero riteneva di dover ritirare la Missione contestualmente al ritiro delle missioni francese e inglese[56]. In tal senso si espresse con una lettera a firma di Mussolini, inviata al Ministero della Guerra [57]. In particolare quella francese terminava a dicembre, mentre quella inglese nell'ottobre, poco dopo quella italiana. La cessazione del servizio avrebbe dovuto concretarsi contemporaneamente alla cessazione delle altre missioni militari. Per questa ragione, per quanto virtualmente terminata nel settembre del 1923, per fine contratto, si prevedeva che sarebbe rimasta in Grecia fino a data da definirsi dalle autorità greche, conformemente al termine delle altre missioni. Gandini ricevette ferme istruzioni, impartite dal Comando Generale dal capo di Stato Maggiore Centrale, generale di corpo d'armata Ferrari, di uniformarsi alle direttive del regio Ministro in Atene e di sottoporre alla sua preventiva approvazione ogni atto che avesse relazione per la continuazione o la cessazione del servizio della Missione medesima[58].

Il 12 maggio 1923, contrariamente ad ogni previsione, fu comunque decisa unilateralmente la fine della Missione, concedendo agli ufficiali componenti la stessa le ordinarie licenze prima del rimpatrio definitivo. Alla fine di queste, gli ufficiali si sarebbero dovuti presentare al Comando Generale per ricevere le istruzioni relative alla loro destinazione. Per la fine di maggio, ad eccezione di Mazza che fruiva di parte della sua licenza a Patrasso, ove aveva trascorso il periodo in cui era stato aggregato alla Missione Alleata di Controllo militare in Grecia, gli ufficiali erano tutti rientrati nel territorio metropolitano e il loro ingaggio al servizio del governo greco era definitivamente terminato.

La rapida decisione unilaterale si spiega facilmente, ricordando che le relazioni italo-greche non erano più così buone come nel passato. Vi era stato un riavvicinamento verso i turchi, durante la conferenza di Losanna: del resto l'Italia aveva forti interessi economici e commerciali con la Turchia. Non vi era sentore che il Dodecaneso italiano, abitato da greci, sarebbe stato restituito ai greci, anche perché l'Inghilterra non aveva lasciato Cipro, condizione prevista il 29 luglio del 1919 da un accordo Tittoni-Venizelos sull'atteggiamento che le due Potenze avrebbero dovuto tenere alla Conferenza della Pace a Parigi.

L'incidente italo-greco del 27 agosto 1923 distrusse i rapporti fra Atene e Roma: l'uccisione in territorio greco, nei pressi di Jannina, della Missione militare italiana (quattro persone) comandata dal generale Tellini, incaricata di fissare il confine greco-albanese dalla Conferenza degli Ambasciatori, provocò da parte italiana una giusta richiesta di riparazioni. Mussolini inviò un duro ultimatum al governo di Atene, che fu accolto solo in parte. Il 31 di agosto l'Italia occupava militarmente l'isola di Corfù, rifiutandosi di deferire la questione all'attenzione della Società delle Nazioni. Vi fu comunque una mediazione e la questione venne devoluta alla Conferenza degli Ambasciatori: la Grecia fece le scuse e pagò una forte indennità al governo italiano; le forze italiane lasciarono Corfù il 27 settembre 1923: vi sarebbero ritornate durante il secondo conflitto mondiale. In realtà già da tempo la politica estera italiana aveva assunto atteggiamenti antigreci, anche a causa del problema riguardante la questione dell'Albania meridionale, che da tempo la Grecia voleva annettersi. Gli anni seguenti sarebbero stati assai difficili per le relazioni tra Italia e Grecia.

La presente ricerca è stata effettuata con un contributo del Dipartimento di Studi Storici e Artistici dell'Università di Palermo sui fondi per la ricerca scientifica ex 60%.

NOTE

(1) Rispetto a questa Missione, i documenti che forniscono i maggiori ragguagli e consentono una ricostruzione dettagliata sono quelli conservati nell'Archivio Storico dell'Arma dei Carabinieri, in particolare presso il Museo Storico dell'Arma. Nelle cartelle relative è conservata anche la documentazione originale scambiata tra il Ministero della Guerra e quello degli Affari Esteri. Quando non altrimenti indicato s'intende che i documenti sono consultabili in Archivio Museo Storico Arma dei Carabinieri (AMSAC).

(2) Per la politica dell'Italia nelle guerre balcaniche cfr., tra gli altri, A. Biagini, *L'Italia e le guerre balcaniche*, Stato Maggiore dell'Esercito – Ufficio Storico, Roma, 1990.

(3) Cfr. P. Renouvin, *Histoire des Relations Internationales – III De 1871 à 1945*, Parigi, 1994, p. 539 e ss.

(4) B. 361, tel.sso 440/205, Atene 16.4.1911.

(5) *Ibid.*

(6) B. 361, tel.sso 1147135, Roma 6.5.1911.

(7) Si trattava delle circolari inviate dal Comando Generale alle Legioni territoriali e ogni altra Dipendenza, per conoscere professionalità e disponibilità degli eventuali candidati alla missione in oggetto.

(8) Venne firmato dal Ministro della Guerra italiano, all'epoca il generale Spingardi, e dall'incaricato d'affari di Grecia a Roma, Carapanos, che agiva come rappresentante del governo ellenico, e non dai singoli ufficiali. Il contratto prevedeva che la Missione italiana, dipendesse direttamente dal Ministero dell'Interno greco. Veniva incaricata "d'organiser la Gendarmerie, d'en ordonner les services tant spéciaux que de police, d'élaborer les réglements du Corps et de prendre la direction de son instruction". Copia del contratto in B. 361.

(9) Art. IV del contratto d'ingaggio.

(10) Art. VI del contratto d'ingaggio.

(11) Art. V del contratto d'ingaggio.

(12) Scriveva Carlotti in un rapporto al Ministero degli Esteri il 19 febbraio 1912, relativamente a queste visite: "...con brevi parole di circostanza ho fatto rilevare la prova di amicizia che il R. Governo ha inteso di dare alla Grecia con l'invio di quella importante Missione... Tanto il Presidente del Consiglio quanto gli altri due Ministri manifestarono il vivo compiacimento per la venuta dei nostri Ufficiali, celebrarono la mondiale rinomanza della gendarmeria italiana ..." Cfr. B. 361, Ministero degli Affari Esteri a Ministero della Guerra, tel.sso 12185/386 del 29.2.1912.

(13) Cfr. B. 361 la relazione dell'addetto militare ad Atene all'ambasciatore d'Italia 20.8.1912, prot. n. 4 R.S. e dispaccio al comandante generale dell'Arma dei Reali Carabinieri, tenente generale Giuseppe Del Rosso, prot. n. 18407.

(14) *Ibid.*

(15) Scriveva infatti Marro: "...La gloria del Sig. generale De Giorgis è gloria che insegna. Se la missione lavorerà concorde, se tutte le energie individuali degli ufficiali che la compongono saranno sfruttate abilmente, il risultato (malgrado le grandi difficoltà da superare) non sarà dubbio; la missione ha al suo credito una grande forza, la fiducia che inspira ...".

(16) B. 361, Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri al Ministero della Guerra, prot. n. 241/73 del 16 settembre 1912. Riservato Personale.

(17) B. 361, l'ambasciatore d'Italia al Ministro degli Affari Esteri, lettera n. 2194/1112 del 20.10.1912.

(18) Così scriveva il 21 marzo 1913 il Ministro dell'Interno ellenico al comandante italiano della gendarmeria, in occasione del servizio prestato ai funerali di re Giorgio: "Nous considérons comme un devoir, imposé par les faits même, à nous empresser d'exprimer notre contentement

entier à tous Mrs les Officiers du Commandement de la Gendarmerie et de la Direction de la Police d'Attique et Béotie, ainsi qu'à toute la force de Police, pour **l'ordre exemplaire** et **admirable** tenu hier, le 20 mars a.c., lors des funérailles de notre inoubliable Roi George I. Une louange particulière est du (sic nel testo) à Mrs les Officiers de la Mission Italienne, qui y ont mis tant d'efforts; tout particulièrement au Chef de la Mission et Commandant de la Gendarmerie, M. Francesco dei Marchesi D'Aulisio Garigliota, qui, ayant exercé une surveillance personelle sur les agents de police qui ont pris part au maintien de l'ordre en a contribué principalement et d'une façon considérable. Le Ministre Repoulis", in B. 361, Royaume de Grèce, Le Ministère de l'Intérieur, Section de Gendarmerie, Au Commandement de Gendarmerie, prot. n. 6314, Atene 21.3.1913.

(19) B. 361, *Relazione sulle condizioni generali della Gendarmeria greca e sull'opera finora svolta dalla Missione italiana*, inviata al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri Reali, 28.1.1913: trattasi di una lunga e dettagliatissima relazione.

(20) B. 361, *Circa l'azione della Missione Italiana per la riorganizzazione della Gendarmeria greca*, Atene, 28.4.1913, prot. n. 25/4.

(21) Il Ministro degli Esteri Di Sangiuliano scriveva al Regio Ministero della Guerra il 18 ottobre 1913, prot. n. 57612/1168, caldeggiando la richiesta greca di prorogare la Missione italiana: "...Con tale domanda il Signor Venizelos dà prova di apprezzare altamente i servizi che i nostri Ufficiali hanno già reso e saranno per rendere in avvenire; ma anche e sopra tutto di ravvisare nel mantenimento della Missione uno strumento politico assai efficace per conservare, in momenti difficili, i buoni rapporti con l'Italia – cosa questa alla quale egli ha ripetuto con insistenza al Conte Bosdari (Regio ambasciatore ad Atene, al posto del Carlotti) di tenere immensamente". B. 361.

(22) B. 361. Ministro degli Affari Esteri al Ministro della Guerra, 12.2.1914, prot. 7756.

(23) B. 361. Atene, 15.2.1914, n. 25/16 del Prot. Ris.to.

(24) B. 361. Il regio console a Salonicco scrisse che il Carossini aveva reso "segnalati servigi, per quanto concerneva le informazioni militari al Consolato, al Comandante della Regia Nave 'Piemonte' ed al maggiore Gilbert de Winckels". Cfr. Ministero della Guerra, Segretariato Generale al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri Reali, 4.2.1916, prot. 1612.

(25) B. 361, telegramma da Legazione Italiana in Atene a Ministero Affari Esteri n. 1559 del 15.9.1915 firmato 'Bosdari': "Venizelos mi ha detto nella più stretta confidenza che è dolente di dover constatare che fra Comandante missione italiana per la riordinazione della gendarmeria ellenica colonnello D'Aulisio e i suoi quattro dipendenti non esiste accordo necessario per il buon funzionamento di quella missione alla quale egli annette grande importanza. Mi ha chiesto se non fosse possibile provvedere in qualche modo...".

(26) B. 361.

(27) *Ibid.*

(28) *Ibid.*

(29) Cfr. B. 361, D'Aulisio a de Bosdari, 16/29 novembre 1915, prot. 25/67 P.R.

(30) Cfr. *ibid.*, promemoria D'Aulisio a de Bosdari del 26.1.1916, prot. 7/2 e de Bosdari a Ministro degli Affari Esteri, 21.2.1916, prot. n. 471/69.

(31) B. 361. Ministero della Guerra, Segretariato Generale al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri Reali, 25.1.1916, prot. n. 193.

(32) *Ibid.*, de Bosdari a D'Aulisio, 16.1.1915.

(33) *Ibid.*, Tel.mma Ministero degli Affari Esteri a de Bosdari n. 1575 del 9.2.1916 e Ministero della Guerra, Segretariato Generale al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri Reali, 14.2.1916, prot. n. 2492.

(34) B. 361. D'Aulisio al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri Reali, 29.2.1916, prot. n. 25/89, Riservato.

(35) *Ibid.*, Comando Supremo, reparto Operazioni, Ufficio Informazioni, 22.3.1916, prot. n. 4962.

(36) Questo periodo di permanenza di alcuni degli ufficiali dei Carabinieri Reali in Grecia, tra i quali lo stesso D'Aulisio non può essere considerato come una "missione di pace", nel senso di "cooperazione tecnica", perché il servizio venne attuato nel quadro del primo conflitto mondiale, che si stava evolvendo, con numerose complicazioni, nei Balcani e nel Mediterraneo. La Missione Militare Italiana di Controllo in Grecia, secondo l'interpretazione del D'Aulisio, doveva controllare l'operato della polizia locale e riferire sulle eventuali deficienze, illegalità o atti partigiani della polizia stessa, nel controllare il progressivo concentramento delle truppe greche nel Peloponneso, secondo gli accordi intervenuti nella Commissione degli Addetti Militari delle potenze interessate. In realtà tutti gli ufficiali incaricati del controllo militare dovevano constatare in quale misura le autorità greche eseguivano gli accordi riguardanti il trasporto delle loro truppe e del loro materiale di guerra nel Peloponneso. Si trattava di una Missione di Controllo puramente militare, posta agli ordini del generale divisionario francese Cauboue, comandante in capo degli Eserciti Alleati che avevano sede a Salonicco e comandante dell'Armata Francese d'Oriente. Agli effetti del Controllo, il Comando avrebbe avuto però sede ad Atene, dove ogni esercito alleato avrebbe avuto l'ufficiale più anziano nel grado, impegnato nel Controllo, quale comandante aggiunto presso quel Comando: questo incarico fu affidato al D'Aulisio, che rientrato in Grecia nel marzo 1916, dipendente direttamente dal Comando Superiore Italiano di Salonicco, vi sarebbe restato fino all'agosto del 1917. Ebbe anche funzioni di addetto militare ad interim, durante l'assenza del titolare colonnello, poi generale Ernesto Mombelli. Anche in questa circostanza il D'Aulisio ebbe alcune difficoltà di collaborazione con gli altri ufficiali italiani preposti al controllo, che coordinava con certa professionalità, ma anche con molta rudezza, quantomeno evidente nella sua corrispondenza con loro.

Ulteriori dettagli su questa fase della presenza dei Carabinieri Reali in Grecia, nel quadro del primo conflitto mondiale, possono essere trovati nell'Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito (A.U.S.S.M.E.), E 11, R. 42-43-44.

(37) Cfr. B. 361. Ministero degli Esteri al Ministero della Guerra, Segretariato Generale, Divisione dello Stato Maggiore, t.mma n. 12264, 8.9.1917.

(38) Aveva fatto parte della Missione di Controllo Militare, come ufficiale responsabile del posto di controllo di Patrasso, affidato agli italiani.

(39) B. 361. Missione Militare Italiana al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri Reali, da Atene, 7.10.1917, prot. n. 2.

(40) Cfr. *ibid.* un rapporto del Gandini del 12/25 novembre 1918, indirizzato al Comando Generale, prot. 57/10.

(41) B. 361. Gandini al Comando Generale, da Atene, 6.3.1919, prot. 6/2, Riservato.

(42) *Ibid.* Nota manoscritta, in data 18.3.1919, firmata e approvata dal colonnello Cauvin, allora segretario generale (capo di Stato Maggiore) del Comando Generale, con sua nota a margine: "convengo pienamente. Si scriva d'urgenza!".

(43) *Ibid.* Gandini al Comando Generale, da Atene, 11.4.1919, prot. 14/5, Riservato.

(44) *Ibid.*, Id. a Id., da Atene, 1.5.1919, prot. 14/8.

(45) B. 361. Così si espresse Venizelos: "Come italiano dovete essere veramente orgoglioso per l'eccellente corpo dei vostri carabinieri. Per questo sono felice nel vedere affidata oggi a questi la riorganizzazione della gendarmeria ellenica. Sono certo che grazie alla cooperazione ed al zelo di tutti, anche noi otterremo la completa organizzazione della nostra gendarmeria". Parole riportate in un appunto senza firma, stralcio probabilmente da una ampia relazione inviata dal Gandini.

(46) B. 361. Gandini al Comando Generale, da Atene, 2/15 luglio 1919, prot. 4/11.

(47) *Ibid.* Dal prefetto di Torino al Ministero dell'Interno, Direzione Generale di P.S., Roma, tel.mma n. 1206 del 19.6.1919.

(48) *Ibid.* Ministero della Guerra al Ministero degli Affari Esteri, 28.6.1919, prot. n. 2405.

(49) *Ibid.* Montagna a Gandini, Atene, 21.9.1920, s.p.

(50) *Ibid.* Montagna a Gandini, Atene, 24.9.1920, prot. n. 2581.

(51) B. 361. Montagna in un rapporto diretto al Ministro degli Affari Esteri, da Atene, 16.2.1920, prot. n. 379/98.

(52) *Ibid.* Ractivan al regio Ministro italiano in Atene, 29.2.1920.

(53) *Ibid.* Così scriveva Montagna, perorandone l'avanzamento al grado di colonnello nell'Arma: "È altamente apprezzato e stimato dal Governo ellenico per la sua opera d'istruttore e organizzatore. Devesi al suo tatto, alla sua perizia e alla sua natura franca, dignitosa e duttile se gode le simpatie indistintamente nei circoli dei due partiti che oggi dividono la Grecia ... Egli e la Missione contribuirono efficacemente, attraverso l'opera attiva ed intelligente che svolgono in seno al Corpo della gendarmeria ellenica (forte di quasi 20.000 uomini) ad inspirare nella pubblica opinione greca il concetto della grandezza civile e della potenza militare italiane e a consolidare le amichevoli relazioni stabilitesi fra i due governi. Il Cav. Gandini col godere della massima fiducia nei circoli dirigenti ellenici è in grado di rendere e rende nel fatto segnalati servigi alla Regia Legazione nello svolgimento della sua azione politica e diplomatica...". Relazione confidenziale sull'operato del Gandini, a firma Montagna in data 10 aprile 1920.

(54) B. 361. Il Ministero degli Affari Esteri al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri reali, Roma 29.4.1920, prot. n. 17009/156 e 6.5.1920, prot. n. 17997/167.

(55) *Ibid.* Nota verbale greca 21.3.1923, riportata in una comunicazione ufficiale di Gandini a Comando Generale, 22.3.1923, prot. n. 33/6.

(56) *Ibid.* Nota verbale italiana n. 909 del 26.3.1923.

(57) *Ibid.* Tel.sso n. 219704/205 del 27.4.1923.

(58) B. 361. Ministero della Guerra al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri Reali, 3.5.1923, prot. n. 3445.

IL MANDATO INTERNAZIONALE E LE OCCUPAZIONI ADRIATICHE (1918-1920)

RICCARDO NASSIGH

Il quadro politico alla fine della guerra

Nell'ottobre 1918, un anno dopo Caporetto, l'Austria-Ungheria subì il crollo definitivo del suo Esercito. L'imperatore Carlo d'Asburgo cercò di controllare la caotica situazione del momento per conservare la monarchia, promettendo ai popoli dell'impero una costituzione federale. A Zagabria venne infatti favorita la creazione di un "Consiglio Nazionale dei Serbo-Croati-Sloveni", che nelle intenzioni dell'imperatore sarebbe appunto dovuto divenire un organo del nuovo stato (e, a brevissima scadenza, sarebbe dovuto servire a legittimare il trasferimento della flotta sottraendola ai vincitori: manovra fallita in quanto ovviamente non accettata dall'Italia né dagli Alleati).

Ma il vero interesse di quelle cruciali settimane di fine guerra stava nelle trame politiche ormai manifeste, che vertevano sulla sistemazione politico-strategica dell'area danubiano-balcanica per gli anni a venire. Si profilò subito evidente lo scontro fra gli interessi francesi (o meglio franco-britannici) e quelli italiani, con la grossa complicazione della presenza americana e in un clima letteralmente esplosivo a causa dei nazionalismi serbo, croato e albanese.

L'Italia stava per presentare agli Alleati il conto della sua partecipazione alla guerra al loro fianco, dopo la rottura con la Triplice nel 1915. Il Patto di Londra, col quale erano state formalizzate le promesse territoriali dei nuovi alleati all'Italia, era ormai il riferimento costante della nostra diplomazia, vero cavallo di battaglia del Presidente del Consiglio Orlando e del Ministro degli Esteri Sonnino. Oltre all'annessione del Trentino e di Trieste, l'Italia chiedeva l'Istria e la Dalmazia e il controllo sull'Albania.

Le ragioni di quelle richieste erano politiche e strategiche: a parte il valore politico dell'annessione delle "terre irredente" (sulla quale si era giocata tutta la motivazione morale della guerra), l'Italia voleva acquisire nuovi confini strategicamente più forti sia sulle Alpi sia sull'Adriatico. In questo bacino aspirava a esercitare un controllo effettivo e totale, eliminando in blocco tutte le debolezze strategiche che avevano pesato per anni sulla nostra guerra marittima. In questo modo l'Adriatico sarebbe divenuto in pratica un lago italiano, estromettendo qualsiasi nuovo stato che potesse nascere dal disfacimento dell'impero austroungarico.

Perciò il Comando Supremo italiano attivò Esercito e Marina per occupare al più presto le aree man mano abbandonate dagli austriaci in ripiegamento verso il nord. Làgosta e Lissa vennero occupate appena possibile, mentre in Albania si cercò di estendere l'area sotto controllo italiano attorno a Valona e di penetrare al nord.

In realtà le aspirazioni italiane non incontravano alcun favore da parte degli Alleati. I francesi miravano – da un lato – a garantirsi contro una futura rinascita della potenza austrotedesca e – d'altra parte – a creare un'area politico-economica di influenza nei Balcani, proseguendo del resto la loro linea di politica estera prebellica. Perciò, mentre favorivano l'annessione del Trentino all'Italia (onde assicurarsi una permanente causa di freddezza fra Roma e Vienna), erano decisi a contrastare una nostra espansione balcanica, che avrebbe potuto vanificare i loro sforzi di egemonia. Quanto agli inglesi, che pur non ravvisavano diretti interessi nell'area, non avrebbero tuttavia visto di buon occhio un rafforzamento dell'Italia in quella regione, che ritenevano pur sempre delicata per gli equilibri mediterranei. Assolutamente negativo era poi l'atteggiamento americano, e particolarmente del presidente Wilson, che escludeva ogni validità morale e giuridica al Patto di Londra, stipulato prima che gli Stati Uniti entrassero in guerra e senza alcuna loro partecipazione. In base a una sua rigida concezione moralistica della politica internazionale Wilson aveva sempre sostenuto l'inderogabile diritto dei popoli all'autodeterminazione, consacrato nella dichiarazione dei "14 punti" da lui resa pubblica l'8 gennaio 1918 e presentata al popolo americano come il fondamento morale della stessa partecipazione alla guerra. (Durante la lunga Conferenza della pace Wilson avrebbe in realtà accettato numerose deroghe a quel sacro principio, in favore di inglesi, francesi e giapponesi, al momento di spartire l'impero coloniale tedesco: potenza degli interessi economici e politici). Scontata era infine l'accanita opposizione delle popolazioni di etnia slava e pure l'avversione degli albanesi nei confronti di un'occupazione italiana di terre che effettivamente non erano abitate da italiani se non in piccola parte. Per quelle genti il Patto di Londra non poteva che rappresentare una cosa altrui, del tutto estranea alla loro volontà. Pesava inoltre su questi atteggiamenti anche l'errata politica slavofoba praticata dall'Italia durante tutto il conflitto, che aveva in più occasioni dato luogo a gravi malintesi e diffidenze nei confronti del governo di Roma (e che aveva fatto completamente dimenticare ai serbi il salvataggio dei resti del loro Esercito in ritirata, attuato nel 1915 dalla Marina italiana col concorso di quella francese). In ogni caso serbi, croati e sloveni vedevano ormai l'occasione di ottenere l'indipendenza nell'ambito di una sorta di "Grande Serbia" secondo le fumose ma recidivanti aspirazioni che avevano agitato i Balcani fin dagli ultimi scorci del XIX secolo. Era palese la loro intenzione di passare dalla parte dei vincitori della guerra come popoli oppressi dall'impero austroungarico e ora liberati: tesi niente affatto accolta da francesi e inglesi, ma apprezzata da Wilson. Quanto agli albanesi, platealmente incapaci di concepire uno stato moderno non basato sul tradizionale potere dei clan familiari, erano tuttavia decisi a rifiutare una tutela italiana.

La situazione italiana

Nell'incredibile intrico di interessi che accompagnava la fine della guerra, l'Italia si trovava in una situazione decisamente non invidiabile. Su tutto dominava una paurosa debolezza economica e finanziaria, resa acuta dai debiti di guerra, che non avrebbe permesso al nostro paese alcuna rottura con gli Alleati, e meno che mai con gli Stati Uniti. Al tempo stesso la montatura nazionalista, che aveva esasperato i motivi di ostilità all'Austria-Ungheria fino a presentare la guerra come una catarsi storica inevitabile, non poteva ora essere contraddetta agli occhi dell'opinione pubblica: lo impedivano il mezzo milione di caduti – oltre 680.000 militari morti al fronte o in prigionia, oltre ai mutilati, ai feriti, alle vittime civili.

Quanto alla debolezza economica e finanziaria può essere sufficientemente apprezzata in base a qualche dato specifico, anche se tutt'altro che esaustivo. Nel febbraio 1919, quando Stati Uniti e Gran Bretagna chiusero i crediti verso gli Alleati, il governo italiano doveva ancora estinguere nei loro confronti un totale di 23.942 milioni di lire oro, di cui 15.405 agli inglesi e 8.537 agli americani. I prezzi continuavano a salire: l'indice generale (1913 = 100) era salito a quota 409; quello dei prezzi all'ingrosso era, nel 1918, a quota 413. A tutto ciò si aggiungeva l'enorme onere delle spese di guerra, che aveva concorso ad aggravare un disavanzo statale già in crescita fin dagli anni precedenti il conflitto e che nell'anno fiscale 1918-19 ammontava a 23.345 milioni di lire. Diminuito a 11.494 milioni nell'esercizio successivo tornò ad aumentare nel 1920-21 fino a 20.955 milioni. Nel frattempo la mediocre efficienza del nostro sistema fiscale non permetteva di recuperare che una piccola parte del denaro necessario, col risultato che il governo si vedeva costretto a una preoccupante espansione del debito pubblico: 15.705 milioni di lire al 30 giugno 1914, 30.554 nel 1918. In queste condizioni il governo di Roma partecipava alle delicate trattative con gli Stati Uniti per una dilazione delle scadenze dei crediti, conclusesi effettivamente nel gennaio 1920 con la concessione di un ulteriore triennio da parte del Tesoro americano[1].

Ma la nostra fragilità, anche militare, di fronte alle nuove responsabilità da grande potenza che la vittoria ci accollava era sempre più evidente. Oltretutto cominciò presto a manifestarsi la necessità di smobilitare affrettatamente larghe quote dell'apparato militare, ormai troppo oneroso per le esauste finanze dello Stato: cosa che però contribuì – insieme alla cessazione dell'economia di guerra – a produrre un'ondata di disoccupazione sempre più preoccupante, che in un paio d'anni avrebbe condotto a uno stato di disordine sociale diffuso e all'impossibilità di dare al Paese una sufficiente stabilità di governo.

In questo quadro generale sarebbe stato comunque assai difficile dare priorità alle esigenze strategiche della pace, tanto più che gli ostacoli internazionali erano – come si è visto – tuttaltro che modesti. Resta tuttavia da chiedersi fino a che punto quelle esigenze fossero realmente tutelabili mediante gli strumenti scelti dal nostro governo.

Non è certo nuovo il concetto che la strategia debba accordarsi col realismo. Ma il nostro paese, indipendente da poco più di cinquant'anni e tuttora fragile dal punto di vista economico, sociale e politico, aveva in realtà sempre perseguito una politica estera poco realistica e una strategia parimenti superiore alle concrete possibilità militari. Nel caso specifico l'Italia non sarebbe mai stata in grado di gestire le enormi difficoltà di un'occupazione territoriale come quelle cui aspirava, avendo contro tutte le grandi potenze e, in pratica, tutte le popolazioni interessate.

D'altra parte un ragionevole controllo dell'Adriatico sarebbe stato conseguibile con uno sforzo assai minore e decisamente più proporzionato alle nostre possibilità. L'aveva chiaramente visto, fin dal novembre 1914, durante le trattative segrete con l'Intesa, l'allora Ministro della Marina ammiraglio Viale, che – su richiesta del Ministero degli Affari Esteri – aveva redatto un lucido memoriale nel quale consigliava di limitare le richieste al possesso di poche isole dalmate, incluse le Curzolari, evitando di annettere territori che avrebbero provocato una permanente ostilità degli slavi e assorbito enormi spese, oltre che uno spiegamento insostenibile di forze militari(2). Le pressioni dei nazionalisti e la miopia politica (oltre che strategica) dei governi Salandra e Orlando avevano invece condotto l'Italia al cunicolo senza uscita del quale si è detto.

Le occupazioni e lo scontro con gli Alleati e con gli slavi

Il Consiglio Supremo Interalleato, cui competevano le decisioni nella fluida situazione creatasi a fine guerra, intervenne più volte nel tentativo di dare un minimo di stabilità politica, sia pure in via provvisoria, e di controllare le iniziative militari (soprattutto italiane). Già nell'ottobre 1918 fu tentata una demarcazione provvisoria delle zone di occupazione in Albania, fissando al fiume Mati il limite settentrionale della zona italiana, oltre il quale si sarebbe dovuta stabilire una forza interalleata sotto comando superiore francese. Fu anche stabilito che il Comando Supremo italiano e la Regia Marina avrebbero comunque agito, dovunque eseguissero occupazioni, in qualità di mandatari del Consiglio Interalleato: decisione intesa evidentemente a togliere agli italiani qualsiasi legittimazione ad agire in nome proprio indipendentemente dalla volontà degli Alleati.

Nel tentativo di limitare gli inevitabili attriti con gli slavi fu sancita l'esclusione dell'Esercito serbo dalle zone di occupazione, ma non si volle tener conto che anche fra le truppe alleate operavano reparti serbi, col risultato – scontato – di favorire rapporti rischiosi tra le popolazioni locali e i militari serbi.

In effetti, oltre al ricordato "Consiglio nazionale dei Serbo-Croati-Sloveni" insediatosi a Zagabria col consenso degli austriaci, si stavano frattanto costituendo in Dalmazia diversi comitati nazionale e regionali, che di fatto assumevano i poteri già appartenuti all'Impero. A Cattaro i serbi avevano creato una sorta di governo provvisorio. Tutto ciò era del resto il coerente sviluppo della politica filoslava condotta durante il conflitto dall'Intesa, alla quale si ricollegava la promessa di costituire un regno slavo nei territori già appartenenti alla Duplice Monarchia.

Dal canto loro gli italiani stavano accelerando i tempi di quelle che consideravano legittime prese di possesso territoriali, applicando su ampia scala la ben nota prassi del fatto compiuto. Il 3 novembre 1918 l'ammiraglio Thaon di Revel chiese a Diaz una forza di almeno 6.000 uomini da concentrare in Ancona per poter scaglionare truppe lungo la costa dalmata. Obiettivo era l'occupazione di Zara e Sebenico con le isole antistanti, mentre a nord si inviavano navi e truppe a Monfalcone, Trieste e nei sorgitori dell'Istria. Va notato che l'arrivo degli italiani era accolto con entusiasmo dalle popolazioni soltanto nei centri in cui effettivamente l'elemento italiano era assolutamente prevalente (come a Trieste e Monfalcone, nel centro urbano di Zara e in poche altre località).

Le mosse italiane accentuarono le diffidenze e le aperte ostilità dell'etnia slava, e di ciò profittarono gli Alleati per intralciare in ogni modo i disegni dell'Italia. Da parte sua il binomio Orlando-Sonnino dimostrò tutta la sua incapacità diplomatica, arroccandosi sulle promesse del Patto di Londra nonostante fosse ormai evidente l'impossibilità di ottenerne il soddisfacimento integrale (per la nostra debolezza di fondo e per i grossi mutamenti avvenuti nella situazione internazionale). La situazione politica interna, via via più precaria, impedì al governo di prendere le distanze dai nazionalisti ormai scatenati, che godevano di larghi appoggi nelle Forze Armate. Si giunse così a una posizione paradossale e insostenibile: da un lato si reclamava a gran voce l'esecuzione integrale del Patto di Londra, ma dall'altro si introducevano pretese territoriali che quel Patto escludeva (ma che ora i nazionalisti chiedevano con forza).

Così gli Alleati dovettero constatare che l'Italia, mentre continuava a pretendere Spalato (dove l'ostilità della popolazione slava era crescente e violenta), cominciava a chiedere Fiume, che il Patto aveva destinato all'Ungheria come unico sbocco al mare, o eventualmente alla Croazia se avesse ottenuto l'indipendenza. Il fatto che la popolazione di quella città fosse in larga parte italiana non era sembrato, nel 1915, sufficiente a richiederne l'annessione; ora la richiesta era destinata a incontrare infinite resistenze. Anche il destino dell'Albania finì per restare avvolto dalle nebbie dell'incertezza: a Londra si erano assegnate all'Italia Valona e l'isoletta di Sàseno, mentre il resto del paese avrebbe costituito uno stato albanese musulmano, oppure sarebbe stato spartito fra gli stati confinanti. Ora la posizione italiana era chiara circa l'annessione di Valona e Sàseno, mentre appariva più fumata sul resto. Roma avrebbe voluto la costituzione di uno stato albanese sotto la protezione italiana, e per questo non richiese esplicitamente l'applicazione del Patto di Londra (mostrando ancora una volta scopertamente la propria incoerenza). Dal canto loro gli albanesi avrebbero presto dimostrato la loro insofferenza per qualsiasi predominio straniero. Gli italiani avevano costituito un governo provvisorio a Durazzo, suscitando l'opposizione dei greci appoggiati dai francoinglesi, che vedevano anche con favore le pretese greche sull'Egeo e sulla stessa Albania.

Quando, il 18 gennaio 1919, si aprì a Versailles la Conferenza della pace si ebbe subito chiara la sensazione che l'Italia fosse diplomaticamente isolata. Per di più gli slavi pensarono di poter profittare dell'atmosfera di favore creatasi sopratutto per gli atteggiamenti di Wilson (e non certo contrastata dalle altre grandi potenze) per chiedere l'inclusione nel prossimo stato jugoslavo indipendente l'intera Dalmazia con le relative isole, l'Istria, Trieste e Gorizia. Inutile sottolineare che lo scontro con l'Italia era ormai aperto e insanabile. La vicenda della flotta austroungarica appariva ora come il semplice prodromo di un disegno che rischiava di vanificare buona parte degli obiettivi politici dell'Italia.

La realtà stava dimostrando che le alte sfere della politica italiana, e buona parte di quelle militari, non comprendevano tre fattori essenziali del gioco politico e strategico: una visione d'insieme dei problemi, a largo respiro; una chiara scala di priorità dei propri obiettivi; una pronta attenzione all'evoluzione delle situazioni per sfruttarle con duttilità e profitto. Cioè in sintesi: pensare in grande e agire con realismo. Fin dal citato memoriale Viale del 1914, l'Italia doveva conoscere con chiarezza che cosa le serviva e che cosa sarebbe stata effettivamente in grado di fare. Quella doveva essere la via maestra alla quale riferire ogni mercanteggiamento e ogni irrigidimento. Al contrario Orlando e Sonnino continuarono ad aggirarsi nel proprio bicchiere, e giunsero addirittura a disinteressarsi delle importantissime discussioni che frattanto si intavolavano sulle grandi questioni economiche e politiche a livello mondiale. Prova ne sia che l'Italia non ebbe nulla di sostanziale da dire in materie come la spartizione dell'impero germanico, il nuovo assetto territoriale dell'Europa, l'assegnazione di colonie e mandati, la compatibilità fra riparazioni di guerra e stabilità economica dei paesi vinti, e via dicendo.

Una storia intricata e carica di rischi politici

A Versailles si succedettero memoriali, proposte e controproposte sulle questioni sollevate dall'Italia. In aprile 1919 Wilson presentò un pacchetto di proposte che assegnavano all'Italia Lissa e una piccola parte dell'Istria, con Fiume autonoma a statuto doganale jugoslavo e la Dalmazia neutralizzata con tutte le isole. Francia e Gran Bretagna cominciarono tuttavia a differenziarsi dagli Stati Uniti proponendo il rispetto integrale del Patto di Londra e rifiutando Fiume. Un nostro sfumato accenno a un'eventuale rinunzia alla Dalmazia in cambio di Fiume non ebbe seguito, travolto dalle rigidità ufficiali ma forse ancor più dagli strani avvenimenti che incepparono per qualche settimana la Conferenza.

In effetti la mancanza di realismo del presidente americano – che poco dopo la presentazione delle sue proposte alla Conferenza rivolse un inopinato messaggio direttamente al popolo italiano – ebbe l'effetto di una bomba psicologica: la delegazione italiana a Versailles, che da tempo stava preparando un suo abbandono

della Conferenza (dimostrando una volta di più la sua totale incapacità diplomatica), ne profittò per realizzare il suo proposito non senza aggravare il gesto con deplorevoli manifestazioni emotive. Le momentanee dimostrazioni di entusiasmo con le quali in Italia e in parlamento venne accolta al suo rientro in patria mostrarono quanto ancora fossero diffusi gli effetti emotivi del nazionalismo.

In ogni caso l'episodio dimostrò, nel suo insieme, quanto basso fosse il livello di stima che gli Alleati avevano nei confronti del nostro paese (non diversamente, del resto, di quanto era in precedenza accaduto da parte degli austrotedeschi nella Triplice). Se ne sarebbero dovute trarre importanti conclusioni circa il nostro effettivo peso internazionale, anziché crogiolarci nella fatale autocommiserazione della "vittoria mutilata" tanto carica di sinistre conseguenze.

Il mese successivo il ritorno della delegazione a Versailles fu praticamente imposto dagli Alleati, che minacciarono di dichiarare decaduto il Patto di Londra se l'Italia avesse disertato le trattative per la pace con l'Austria e la Germania; con quale complessivo effetto per il nostro prestigio nazionale è facile intuire.

La situazione nei territori contesi stava intanto deteriorandosi, e altrettanto accadeva per gli equilibri politici interni in Italia e per la tenuta della disciplina nelle Forze Armate. In giugno Nitti sostituì Orlando, ereditando una pesantissima situazione finanziaria che minacciava lo Stato di bancarotta.

Nei territori occupati accadevano eventi che presto sarebbero sfuggiti al controllo. In Albania un Congresso dei delegati albanesi, riunitosi nel gennaio 1920 a Lushnje col consenso delle autorità italiane, dichiarò inopinatamente decaduto il governo provvisorio insediato da noi a Durazzo. Di lì a poco venne costituito un governo albanese a Tirana e gli italiani si ritrovarono a fronteggiare un'aspra opposizione albanese che presto sfociò in guerriglia.

In Dalmazia le cose non andavano meglio. A Zara, occupata fin dal novembre 1918 in base alle clausole dell'armistizio di Villa Giusti, l'ammiraglio Millo era stato nominato governatore della Dalmazia e delle isole dalmate e curzolane, oltre che comandante militare marittimo della Dalmazia. La convivenza con gli alleati e coi serbi era tuttavia assai difficile. Benché le truppe serbe fossero state escluse dalla città gli incidenti erano frequenti, e sulla costa era iniziata una vera guerriglia controbattuta ripetutamente dal fuoco delle nostre navi. Elementi serbi avevano invano tentato di raggiungere la città dal mare, fermati dalle navi italiane che pattugliavano le acque di Zara e Curzola.

In settembre 1919 scoppiò la crisi di Fiume, senza dubbio la più grave dal punto di vista politico e la più rivelatrice del deterioramento subìto dalla disciplina nelle nostre Forze Armate. Il trattato di pace con l'Austria, firmato il 10 settembre, prevedeva che la città divenisse stato libero, e questo ebbe l'effetto della proverbiale scintilla, tanto più che la popolazione della città – in gran parte italiana – aveva già chiesto l'annessione all'Italia. Durante la lunga vicenda fiumana non mancarono ripercussioni anche sulla situazione di Zara, dove il 14 novembre sbarcarono numerosi

volontari dannunziani con D'Annunzio e Luigi Rizzo, accolti con grande cordialità da Millo nonostante la loro posizione ufficiale di ribelli allo Stato. In quell'occasione l'ammiraglio giunse addirittura a travalicare i suoi stessi poteri impegnandosi con D'Annunzio a non sgomberare la Dalmazia. È quanto mai significativa la totale mancanza di reazione da parte di Nitti.

Il 5 dicembre fu firmato il trattato che dava vita al nuovo stato jugoslavo, e gli Alleati presentarono pochi giorni dopo proposte politiche per la composizione delle vertenze su Fiume, Zara e la Dalmazia. Il governo Nitti avrebbe risposto soltanto in gennaio 1920, con una proposta di compromesso che avrebbe avuto come unico risultato stabile la decisone alleata di lasciare all'Italia e alla neocostituita Jugoslavia la decisione di tutte le questioni ancora in sospeso. Poiché gli Stati Uniti abbandonarono la Conferenza proprio in quello stesso periodo l'intera responsabilità delle vertenze rimase ai due diretti interessati.

Nel frattempo era giunta al calor bianco la situazione di Spalato, dove non erano presenti truppe italiane ma stazionavano alcune navi della nostra Marina inviate ufficialmente per prendere in consegna dei mercantili ex-austriaci assegnati all'Italia dal trattato di pace. I poteri in città erano stati provvisoriamente affidati dagli Alleati a una commissione di quattro ammiragli sotto controllo americano. In città l'ostilità degli slavi contro l'Italia era ormai al parossismo, e di fatto rimase affidato alle navi italiane il compito (osteggiato dagli americani e dagli altri alleati) di proteggere le persone e gli interessi italiani. Finì per scatenarsi una serie di equivoci e di incidenti (aggravati dalla mancanza di coordinamento fra i nostri ministeri degli Esteri e della Marina) che sfociarono l'11 luglio 1920 nell'assassinio del comandante Tommaso Gulli e del motorista Aldo Rossi dell'incrociatore *Puglia*, da parte di elementi slavi[3]. L'Italia non volle tuttavia abbandonare le rivendicazioni su Spalato, benché tutto mostrasse ormai la loro totale insostenibilità. Nel dicembre precedente erano intanto avvenute manifestazioni anti-italiane anche a Ragusa, che l'intervento di truppe francesi non era riuscito a far cessare.

A Roma il caos politico era frattanto approdato a una nuova crisi di governo. Nel giugno 1920 Giolitti aveva sostituito Nitti, disponendo finalmente di una maggioranza abbastanza sicura da permettergli qualche libertà di manovra anche in politica estera. In agosto si era perciò deciso l'abbandono dell'Albania, ponendo fine a un'emorragia finanziaria non ulteriormente sostenibile e ad una situazione militare sempre più precaria, che stava compromettendo seriamente il prestigio italiano in quel territorio.

Quella che sarebbe potuta essere una conclusione dignitosa

I tempi apparivano maturi per uscire dall'intrico di debolezza e insipienza che stava per degradare l'Italia agli occhi di tutta l'Europa proprio mentre la vittoria del 1918 le conferiva una formale posizione di primo piano.

Tra la fine del 1919 e gli inizi del 1920 avvennero importanti avvicendamenti ai vertici militari italiani. Il generale Badoglio, da tempo nominato capo di Stato Maggiore dell'Esercito, assunse effettivamente la carica trasferendosi a Roma (Nitti a suo tempo l'aveva pregato di rimanere in Venezia Giulia per continuare la complessa opera di conciliazione fra lo Stato e i ribelli fiumani). Gli successe il generale Enrico Caviglia, deciso a ripristinare al più presto la disciplina militare e a troncare gli indugi coi fiumani. Fu cominciato un lavoro di persuasione nei ranghi degli ufficiali e si fece chiaramente intendere che ulteriori atti di indisciplina non sarebbero stati tollerati. Il 3 giugno 1920 Caviglia parlò in Senato, prendendo posizione ufficialmente anche sulle questioni politiche. L'applicazione del Patto di Londra pur con qualche rinuncia che favorisse la composizione delle vertenze e ponesse le basi per una distensione nei confronti di tutti gli stati danubiano-balcanici: un concetto che ricordava da vicino le idee del memoriale Viale del 1914 e che, in fondo, rispondeva a un'esigenza troppo a lungo trascurata dalla politica estera del nostro Paese. Per Fiume Caviglia accettava lo status di città libera. Non si poteva ancora dire però che nelle Forze Armate circolassero idee politiche più aperte e consoni al momento internazionale. Gli interventi di luglio di Thaon di Revel e dell'ammiraglio Corsi in Senato mostrarono tutta l'intransigenza che aveva fino allora contraddistinto le posizioni politiche della Marina. La constatazione delle condizioni di obiettiva debolezza del Paese non bastavano ad allontanare dalle alte sfere navali l'incubo di una costa dalmata potenzialmente ostile e piena di insidie e di un bacino adriatico tuttora non controllabile dall'Italia.

Le esigenze del realismo finirono tuttavia per avere il sopravvento, e il 12 novembre dello stesso 1920 si giunse al Trattato di Rapallo che assegnava all'Italia tutta la Venezia Giulia con le isole di Cherso, Lussino e Làgosta e la città di Zara con tre isole minori. Fiume assunse lo statuto di città libera con un retroterra che la congiungeva all'Italia. Per i cittadini dalmati di etnia italiana fu infine stabilita la possibilità di opzione sulla nazionalità senza l'obbligo di lasciare la loro terra natale (un fatto che, in una terra da sempre capace di pulizie etniche, costituiva una vera pietra miliare politica).

Benché molte di quelle soluzioni creassero situazioni territoriali ed economiche piuttosto delicate si trattava comunque di una sistemazione realmente accettabile e capace di avviare un nuovo clima politico. Tanto più che un patto segreto prevedeva la futura cessione di Porto Barro alla Jugoslavia come porto franco nell'area portuale di Fiume.

Il 27 febbraio del 1924 la vicenda di Fiume avrebbe trovato un ulteriore sviluppo del tutto conforme alle antiche aspirazioni della sua popolazione italiana, col patto concluso da Mussolini che ne sanciva la definitiva annessione all'Italia. Un evento che sembrò preludere effettivamente a un'era di avvicinamento politico all'area slava, idoneo oltretutto a meglio fronteggiare le ben note manovre della Francia per creare potenziali ostacoli a un'influenza italiana nei Balcani. Senonché, ancora una volta, il nostro paese finì per indirizzarsi su una rotta carica di rischio. Il resto è storia nota e amara.

NOTE

(1) Per i dati di tipo economico e finanziario qui riportati cfr.:

– P. Léon, *Storia economica e sociale del mondo*, vol. 5°, Tomo 1°, Laterza, Bari 1979, con particolare riferimento alle p. 51, 258 ss.

– G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. 8°, Feltrinelli, Milano 1984, con particolare riferimento alle p. 222, 226.

(2) Cfr. Candeloro, *op. cit.*, p. 98.

(3) Cfr. Archivio Ufficio Storico MM, cart. 1444, f. 2.

LA MISSIONE TELLINI AL CONFINE GRECO-ALBANESE E LE OPERAZIONI A CORFÙ (1923)

PIER PAOLO RAMOINO

Premessa

"Le cannonate di Corfù hanno fatto del bene". Con queste parole inizia il libro di memorie di un protagonista non secondario dei fatti del 1923, l'ammiraglio Foschini, che le attribuisce a Dino Grandi. Questo giudizio positivo su una delle rare azioni di *gunboat diplomacy* della nostra storia navale è condiviso da quasi tutti gli scrittori italiani che si occuparono della faccenda durante il ventennio fascista. Ben diverso è il giudizio all'estero e di chi si è interessato all'*affaire* di Corfù dopo il 1945. Senza voler anticipare giudizi, che potrebbero apparire, a questo punto dell'esposizione, dei "pre-giudizi", anche noi non possiamo esprimere un parere positivo su come fu condotta l'azione sul piano operativo-militare né su quello strategico-decisionale. Lo stesso Mussolini pur soddisfatto del risultato dal punto di vista del consenso interno, certamente molto importante a soli undici mesi dalla sua nomina a Presidente del Consiglio, non dovette essere troppo soddisfatto dell'esecuzione di questa prima uscita in politica estera, se consentì che alla voce "Corfù" del Grande Dizionario Enciclopedico a cura di G. Trucco edito sotto la guida di P. Fedele, Ministro dell'Educazione Nazionale si liquidasse l'avvenimento con le seguenti brevi parole "Corfù ... durante la guerra mondiale fu base navale degli Alleati. Nel 1923 fu temporaneamente occupata da un forte contingente militare italiano, quale pegno delle riparazioni chieste alla Grecia per l'eccidio della missione Tellini" (pag. 665 del vol. III – UTET Torino 1934). Ma veniamo ai fatti.

La missione Tellini in Albania

Il 28 novembre 1912 l'Albania di Ismail Kemal Vlora si era dichiarata indipendente dal governo ottomano, il successivo 12 dicembre a Londra si riunì un'assemblea di diplomatici europei che venne subito detta "Conferenza degli Ambasciatori" per fissare l'organizzazione e soprattutto le dimensioni geografiche del nuovo stato. L'atteggiamento italiano del tempo era assai favorevole agli albanesi in quanto assieme agli alleati della Triplice sostenevamo l'idea di uno stato che comprendesse nei suoi confini tutte le popolazioni della stessa etnia, prescindendo dalla religione. La stessa visione non era nella politica russa già

allora filoserba, né nelle idee francesi ed inglesi ed il primo abbozzo di stato albanese non conteneva né il Kossovo, incluso nella Serbia, né la ricca provincia della Ciameria, divenuta greca. Riunitasi nuovamente a Firenze nel dicembre del 1913, la Conferenza degli Ambasciatori stabilì di costituire due commissioni internazionali per stabilire i confini settentrionali e meridionali del nuovo stato. La commissione per i confini meridionali non aveva terminato il suo lavoro quando scoppiò il primo conflitto mondiale e tutto fu rimandato al termine della guerra.

Non facciamo la storia degli avvenimenti politico-militari in Albania ed in Grecia durante il periodo 1914-18, ricordiamo solamente che la regione balcanica fu teatro di uno dei fronti secondari, ma importanti, del conflitto: la terra skipetara di fatto occupata dagli italiani e contesa dalle forze austriache, la nazione ellenica teatro di rivolte di palazzo spesso fomentate dall'Intesa per costringerla ad entrare in guerra contro gli Imperi centrali e sostenere l'azione alleata contro i bulgari ed i turchi intrapresa dopo lo sbarco anglo-francese a Salonicco. Non è da trascurare il fatto che soprattutto per volontà francese nell'ottobre del 1916 fu occupata la capitale greca, smobilitato con vari ultimatum l'esercito ellenico e disarmata la flotta. Per appoggiare le richieste politiche gli Alleati non esitarono a proclamare il blocco delle coste greche, sbarcare nuclei sempre più consistenti di forze di presidio e perfino bombardare dal mare le principali installazioni militari della capitale. Dal gennaio del 1917 ottenuto il disarmo generale delle forze greche ed il cambio del governo, di fatto la Grecia visse in un regime di quasi-occupazione da parte degli Alleati. Già nel gennaio del 1916 i francesi avevano proceduto all'occupazione dell'isola di Corfù, che divenne il punto di raccolta e di riarmo dell'esercito serbo, recuperato soprattutto dalle Forze Navali italiane proprio attraverso l'Albania, ed il canale di Corfù divenne la principale base avanzata della Marina francese nei due ultimi anni di guerra. All'allora capo di Stato Maggiore della Regia Marina, viceammiraglio Thaon di Revel, non sfuggiva l'importanza strategica dell'isola dello Jonio per il controllo dell'accesso all'Adriatico e decideva di dislocarvi per un certo tempo una forza da battaglia considerevole (le corazzate *Cavour, Cesare, Duilio, Doria* e *Dante*) e comunque tenervi permanentemente uno stazionario allo scopo di "mostrar bandiera" anche in presenza di preponderanti forze navali francesi.

Terminato il conflitto i diplomatici ripresero le trattative per la delimitazione dei confini tra Grecia ed Albania, la nuova "Conferenza degli Ambasciatori" stabilì di costituire una "Commissione Internazionale per la delimitazione delle frontiere dell'Albania" ed affidarne la presidenza ad un italiano. Per questo incarico fu prescelto il maggior generale Enrico Tellini.

Si trattava di un brillante ufficiale proveniente dall'artiglieria, titolato alla Scuola di guerra di Torino e transitato nel Corpo di Stato Maggiore nel 1903. Aveva dato ottime prove di sé in Libia, meritando la Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia, aveva svolto il delicato compito di addetto militare a Vienna nel 1914 e ricevuto una promozione al merito di guerra e una medaglia d'argento combattendo sul fronte italiano. Dal giugno all'agosto del 1920 aveva comandato la Brigata Piacenza in Albania, di cui quindi conosceva bene la situazione interna.

La Commissione Internazionale era composta di sei delegazioni: l'italiana, la britannica, la francese, la serba, l'albanese e la greca, il Tellini era il presidente, mentre segretario era il capitano francese Limperani. Mentre i lavori per delimitare i confini nell'area di Prizren e del lago di Presba si svolsero senza difficoltà, risultò subito molto complesso quello per definire il confine greco-albanese tra l'area di Korsa ed il mare Jonio. Il generale decise quindi di dirigere personalmente tale attività e portò la sede della Commissione a Jannina, dove sorsero subito notevoli incomprensioni con il capo della delegazione ellenica, colonnello Karkandzos prima e poi tenente colonnello Botzaris. L'intransigenza di questo ultimo, che aveva ellenizzato il suo cognome albanese di Bosari e che era discendente di Mark Bosari, eroe dell'indipendenza greca, preoccupò molto il Tellini, che scriveva nell'agosto del 1923 alla Conferenza degli Ambasciatori: "Non so descrivervi il modo aspro dei greci... e ciò mi fa dubitare che tutto il lavoro che abbiamo fatto sarà distrutto dal colonnello greco, il quale inventa sempre nuovi pretesti e insidie, sicché mai si sottomette alle decisioni della commissione per i confini...". Questo rapporto citando discussioni avvenute per la collocazione del cippo di confine sul fiume Poro, termina con la segnalazione della frase detta dal colonnello greco: "Questo cippo costerà molto caro ...".

Il mattino del 28 agosto 1923 le delegazioni italiana, greca ed albanese dovevano incontrarsi a Cacavia sulla frontiera per decidere la linea di confine. Tra le 6 e le 7 del mattino i tre gruppi partirono in autovettura da Jannina a breve distanza di tempo. Prima l'albanese, diretta dal prefetto Berati, quindi la greca e poco dopo l'italiana. Dopo 17 km l'auto del Tellini, con a bordo il maggiore medico Corti, il tenente geografo Bonaccini, il conducente Farneti e l'interprete albanese Kraveri incontrava l'auto della delegazione greca apparentemente in panne. Il Botsaris rifiutava ogni aiuto ed invitava il Tellini a proseguire. L'auto italiana non doveva giungere mai al luogo dell'appuntamento, dove gli albanesi partiti prima erano regolarmente arrivati. Infatti nella località di Kani Delvinaki la strada che percorreva un fitto bosco era stata interrotta con un grosso tronco d'albero. Appena scesi a terra i componenti della nostra delegazione furono fatti segno da fuoco di fucileria e tutti uccisi. Il colonnello Botsaris sopraggiunto poco dopo affermò nel suo rapporto che gli aggressori erano spariti. Il segretario francese Limperani provvide al trasporto dei corpi a Jannina e riferì che i cadaveri non erano stati depredati e da ciò arguiva che dovesse trattarsi non dell'azione di una banda di briganti, ma di un delitto politico.

Ancora oggi la meccanica della strage non è chiara, ma l'opinione pubblica italiana ed anche la stampa internazionale non tardarono a vedervi una responsabilità greca, se non altro per la mancanza di protezione di una importante commissione internazionale. Dice Indro Montanelli "L'episodio sembrava fatto apposta per offrire a Mussolini il destro di mostrare agl'italiani la sua energia: tanto che, non essendosene mai trovati i responsabili, qualcuno avanzò poi l'ipotesi che ad organizzare sotto banco l'eccidio fosse stato lui stesso. Ma ne manca qualsiasi prova, e la cosa ci sembra poco credibile". Scartata questa fantasiosa e veramente improbabile ipotesi non ci resta oggi che attribuire a qualche frangia supernazionalista ellenica la

responsabilità dell'uccisione della Commisione Tellini. Data la figura e la carriera del generale non ci sembra neppure plausibile che l'azione possa essere scaturita da questioni personali sorte con la controparte ellenica; se il complotto ebbe origine in Grecia ci pare arguibile che debba essere partito da livelli più alti che quello del semplice tenente colonnello Botsaris e che debba legarsi più alla situazione dei rapporti complessivi italo-greci che alla sola questione dei confini.

I rapporti italo-greci nel 1923

Sino alla firma del Trattato di Losanna con la Turchia, avvenuto il 24 luglio del 1923, i nostri rapporti con lo stato greco potevano essere considerati sufficientemente buoni. Durante gli ultimi due anni del conflitto mondiale, pur se sempre presenti nelle azioni di *gunboat diplomacy* dell'Intesa contro la Grecia, avevamo avuto un ruolo minore e un atteggiamento molto prudente e quasi sempre filoellenico. Anche durante il bombardamento di Atene e l'occupazione di porzioni di territorio greco, tra cui Corfù, la partecipazione italiana alle azioni di fuoco era stata minima ed il comportamento molto equilibrato dei comandanti degli stazionari italiani nei porti ellenici era da considerarsi esemplare. Durante le discussioni a Versailles per i Trattati di pace però la posizione assai intransigente di Venizelos nei riguardi della sorte del Dodecaneso e dell'area meridionale greco-albanese mise l'Italia in aperto contrasto con i vicini balcanici. L'Italia comunque era uscita dalla prima guerra mondiale con un ruolo internazionale assai cresciuto e la scomparsa degli Imperi centrali migliorava la sua posizione in Adriatico e nel Levante, nonostante alcune manifestazioni contrarie degli ex Alleati. I Ministri degli Esteri e della Marina che si erano succeduti nel periodo 1919-1922 erano stati sempre pronti a mantenere una solida presenza nelle acque egee e negli stretti turchi a dimostrazione degli interessi commerciali, politici e militari italiani nell'area. Questo atteggiamento aveva certamente preoccupato i governi greci, assai instabili per problemi di politica interna, ma tutti più o meno legati alla cosiddetta "grande idea", ossia ad un completo controllo di tutte le regioni abitate da popolazioni ellenofone. Nel gennaio 1922 l'Italia aveva denunciato il Patto Tittoni-Venizelos del 1919, riguardante la sorte di Rodi e delle altre isole Sporadi, che infine il Trattato di pace con la Turchia assegnava definitivamente all'Italia. Nella Conferenza degli Ambasciatori, che aveva sede a Parigi, a cui partecipavano la Francia, la Gran Bretagna, il Giappone e l'Italia, la nostra nazione veniva ad avere un ruolo importante e decisamente poco favorevole alla Grecia sulle decisioni per il confine di quest'ultima con l'Albania.

Quindi nel 1923 i rapporti greco-italiani erano molto tesi con la stampa ellenica decisamente orientata in modo ostile nei riguardi dell'Italia, inoltre nel novembre del 1922 l'Italia assieme ad altre grandi e piccole potenze aveva rotto i rapporti diplomatici con la Grecia a seguito dell'abdicazione del sovrano ellenico e dell'assassinio di sei membri del governo di Atene. Solamente la Francia aveva mantenuto normali relazioni. Vi era comunque una volontà da parte del nuovo

Ministero Mussolini di normalizzare nuovamente i rapporti con lo stato vicino. In questa atmosfera avvenne l'eccidio della Commissione Tellini e, come dice il Guariglia nelle sue Memorie: "la reazione di Mussolini fu immediata, violenta, intransigente e ... volle occupare Corfù ... nella folle speranza d'impossessarsi dell'isola". Questo giudizio piuttosto secco è degli anni Cinquanta, noi siamo più vicini al giudizio che dell'avvenimento internazionale dà il De Felice dicendo che "politicamente esso [lo sbarco a Corfù] non aveva certo giovato all'Italia né al buon nome di Mussolini all'estero, in particolare esso portò ad un raffreddamento delle relazioni italiane non solo con Atene, ma anche con Londra e con Belgrado. Sul piano interno l'affare di Corfù fu però per Mussolini attivo".

La situazione militare era comunque molto favorevole per l'Italia. La Grecia infatti aveva un esercito mal equipaggiato e che risentiva fortemente della difficile situazione interna, una azione greca per l'occupazione dei nostri possedimenti dell'Egeo, pur pensabile, era militarmente impossibile. La Marina ellenica, che aveva subìto, durante il conflitto mondiale, la smilitarizzazione forzata, era composta da unità obsolete e poco addestrate. La sua composizione è mostrata dalla seguente tabella:

TABELLA 1

LA MARINA GRECA NEL 1923

- 2 corazzate *Lemnos* - *Kilkis* (varate nel 1905) – armamento: 4 305/40, 8 203/45, armi minori – vel. 17 nd. (acquistate negli USA nel 1914)
- 1 incroc. corazzato *Averoff* (varato nel 1910 a Livorno) – armamento: 4 234/45, 8 190/45, armi minori – vel. 23 nd.
- 1 incr. protetto *Helli* (varato 1912) – armamento: 2 152/50, 4 102/50, armi minori – vel. 21 nd. (costruzione britannica)
- 5 cannoniere per compiti costieri (di costruzione tra il 1881 e 1884)
- 4 ct. classe *Aetos* (varati nel 1911, costruzione britannica) – armamento: 4 102/50, 4 tls – vel. 32 nd.
- 7 ct. antiquati
- una decina di torpediniere antiquate
- 1 nave trasporto da 800 tonn.
- 1 nave scuola

(*fonte*: Κ.Παιζη – Ταπλοια Του Ελληνιξου Πολεμικου Ναυτικου 1830-1979 Atene 1980)

L'*Averoff*, perfettamente conservato, è ancor oggi visitabile al Pireo quale nave-museo, rappresentando forse l'unico esemplare di incrociatore corazzato visibile ai nostri giorni. Allora rappresentava l'unità migliore della Marina greca, simile ai nostri "Pisa", ma già superata tecnologicamente e per concetto d'impiego operativo.

Per migliorare rapidamente l'efficienza della Marina, i greci erano ricorsi all'estero ed una missione britannica era giunta ad Atene nel 1921 diretta dal rearadmiral Smith e composta da 13 ufficiali, ma tale missione era rientrata nel giugno 1923 probabilmente a causa delle turbative interne elleniche di cui abbiamo accennato.

A fronte di questa situazione militare l'Italia si presentava con Forze Armate assai più moderne, efficienti e motivate, che avevano oramai superato (anche se non completamente) i problemi della smobilitazione del 1919-20 e che vedevano nei ministri della Guerra e della Marina i massimi esponenti della generazione di capi che aveva condotto vittoriosamente il conflitto 1915-18: il generale Diaz e l'ammiraglio Thaon di Revel.

Un problema diplomatico di fondo nella questione di Corfù, poco trattato dalla letteratura sia del tempo che successiva, era la "neutralizzazione internazionale" dell'isola. Infatti, secondo soprattutto l'interpretazione francese delle regole internazionali allora vigenti, le isole di Corfù e di Paxos erano coperte dal Trattato di Londra del 29 marzo 1864 tra l'Austria-Ungheria, la Francia, la Gran Bretagna, la Prussia e la Russia che riconduceva alle due predette isole il concetto di *neutralisation* che il precedente Trattato del 14 novembre 1863 assicurava a tutto l'arcipelago ionico.

Questa neutralizzazione era stata un obiettivo importante per l'Inghilterra quando aveva ceduto proprio in quegli anni l'arcipelago alla Grecia. Secondo l'interpretazione francese, data dal professor Philippe nel 1924, la neutralità era di tipo "garantito", ossia gli stati firmatari erano obbligati ad intervenire in caso di violazione. In tale situazione uno stato come l'Italia, che voleva compiere una "rappresaglia" non poteva usare un "atto di guerra" su un territorio reso inviolabile da trattati internazionali. Certamente pur se il Philippe vuol dare ampio risalto al ruolo della Società delle Nazioni nel nostro episodio, sarebbe forse stato opportuno tener presente anche questa complicazione prima di prendere la decisione dell'occupazione di Corfù. Probabilmente il governo italiano riteneva decaduto il Trattato di Londra del 1864 anche in conseguenza dell'occupazione dell'isola da parte alleata durante il primo conflitto mondiale, occupazione certamente "non consentita" senza recriminazione da parte dello stato possessore.

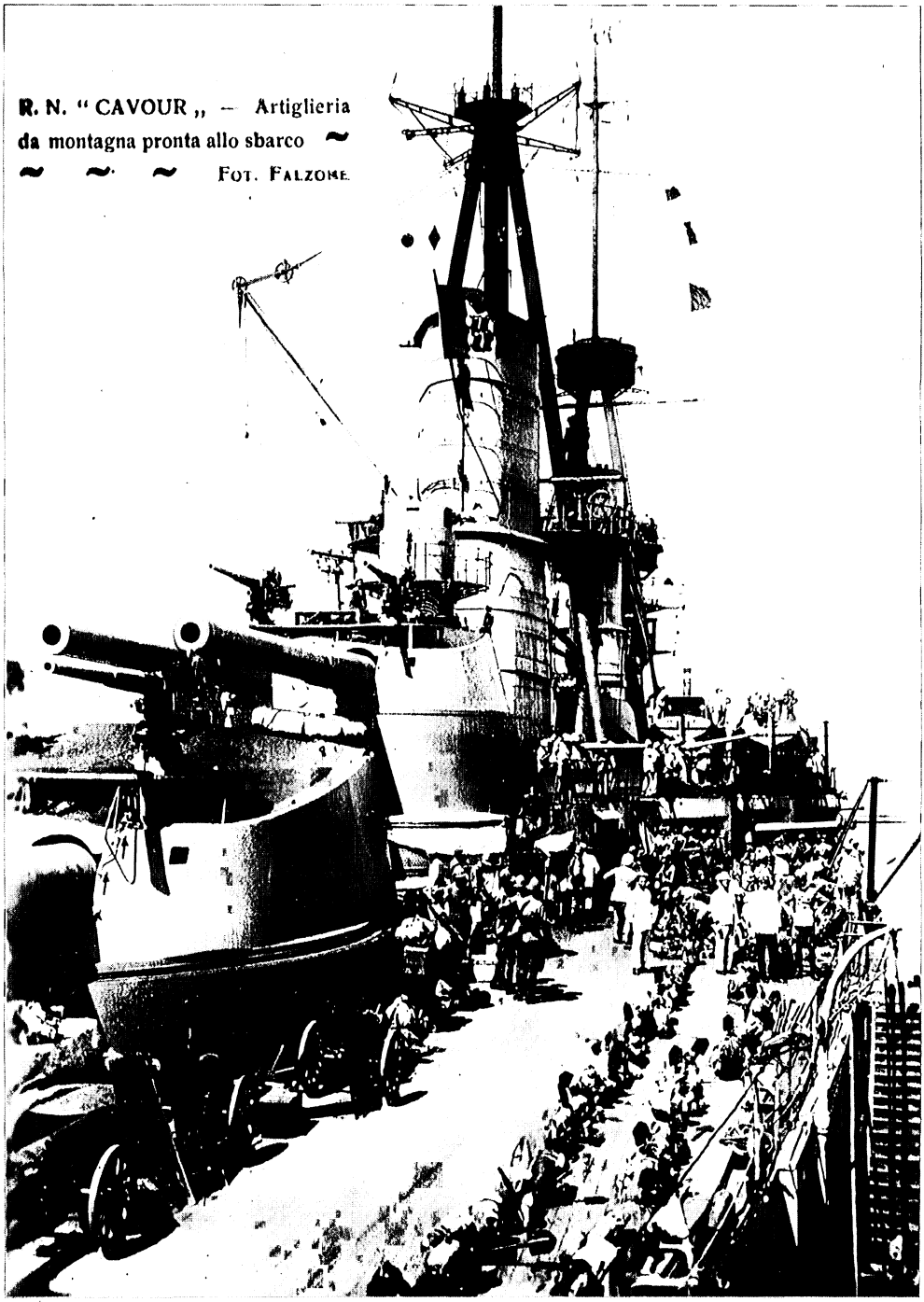
Le predisposizioni militari italiane

La firma del Trattato di Losanna poteva dunque far temere una reazione greca in Egeo e quindi a scopo precauzionale la Flotta fu tenuta disponibile ad un impiego dimostrativo nelle acque greche. In quel periodo l'Armata navale italiana si era di fatto ristrutturata secondo una direttiva emanata dal Ministro Sechi già nel marzo del 1920, in cui veniva attribuito un ruolo quasi esclusivamente "politico" alle navi da battaglia, privilegiando quello degli incrociatori e degli esploratori. Quando Revel giunse al Ministero, dopo essere stato a lungo ispettore generale della Marina, era pienamente aggiornato sulle decisioni tecniche ed operative prese

dai suoi predecessori, che in gran parte condivideva. Era comunque anche convinto delle difficoltà economiche del Paese e dei molti dubbi che la Guerra Mondiale aveva seminato sul corretto impiego dei mezzi. La firma del Trattato di Washington e le conseguenti idee sulle nuove costruzioni erano gli argomenti all'ordine del giorno nella discussione tecnico-strategica del momento. Il Trattato ci poneva sul piano navale allo stesso livello della Francia, ma conservava la netta inferiorità con la Gran Bretagna, con cui non era neppure immaginabile un confronto. Forte del suo ascendente su tutta la Forza Armata, Revel, unico ammiraglio di grado "pieno" della Marina e quindi il più anziano degli ufficiali generali, scelse come capo di Stato Maggiore l'energico e fedele ammiraglio Ducci, con cui si intendeva perfettamente. L'Armata navale fu posta agli ordini del viceammiraglio Emilio Solari; e suddivisa su due divisioni maggiori: la prima composta da *Cavour* e *Cesare*, da un esploratore e da cinque cacciatorpediniere era al comando dello stesso Solari; la seconda con *Doria* e *Duilio*, un esploratore e sei caccia era diretta dal contrammiraglio Angelo Franck. I due ammiragli godevano della fiducia della Marina e del Ministro per la buona prova che avevano dato durante il conflitto.

Nel mese di luglio l'insieme delle Forze navali erano state impegnate in una complessa esercitazione nelle acque sarde, in cui non si erano manifestate né grosse avarie né importanti carenze addestrative. A seguito della situazione internazionale nel Levante, al termine dell'esercitazione le navi non furono rimandate ai porti d'armamento per le consuete licenze estive, ma Revel ordinò la loro concentrazione a Taranto, dove la flotta si radunò il 28 luglio. Il giorno dopo il comandante in Capo ed il suo capo di S.M., capitano di vascello Foschini, che ci ha lasciato una preziosa memoria sugli avvenimenti, furono convocati a Roma dal Ministro.

Nella riunione, che ebbe luogo nel vecchio convento di Sant'Agostino, allora sede del Ministero della Marina, partecipò anche l'ammiraglio Ducci, e vi si discusse della situazione militare internazionale e della necessità di rialzare il "nostro prestigio caduto assai in basso". L'ammiraglio Revel ricordò l'episodio doloroso dell'uccisione a Spalato del comandante dell'incrociatore *Puglia* e lo sgombero delle Forze italiane dall'Albania e concluse: "Dopo la Jugoslavia e l'Albania, sembra sia forse venuto il momento della Grecia". Nel pomeriggio vi fu una riunione a palazzo Chigi, allora sede del Ministero degli Esteri, in cui emerse la necessità di utilizzare le navi maggiori della flotta per una dimostrazione di forza nei riguardi della Grecia allo scopo di prevenire qualsiasi reazione contro l'annessione del Dodecaneso al Regno. In questa riunione e nella successiva, al Ministero il giorno dopo si stabilì di inviare la divisione Frank a Porto Laki nell'isola di Lero, di cui venivano approntate le sistemazioni logistiche e difensive, e di sbarcare ed occupare Corfù utilizzando le unità della divisione Solari opportunamente rinforzata con due incrociatori corazzati, torpediniere, MAS e sommergibili. Non ci è dato di sapere chi ebbe per primo l'idea dello sbarco a Corfù e come si pensasse ad una reazione così importante ad un'eventuale manifestazione antitaliana da parte dei greci.



Nave Cavour - artiglieria da montagna pronta per essere sbarcata

Dal punto di vista strategico, e possiamo quindi pensare che lo stesso Revel avesse idee chiare in proposito, la dislocazione a Lero di una forza navale superiore in potenza all'intera Marina greca poteva realmente svolgere un razionale ruolo di deterrenza nei riguardi della nazione balcanica, l'occupazione di Corfù invece non rappresentava solo un pegno territoriale per il futuro, ma anche il completamento del dominio italiano dell'Adriatico. Corfù infatti aveva, ed ha, una posizione geostrategica invidiabile, dominando le rotte d'accesso ad Otranto e controllando da presso le coste albanesi. Questa posizione era stata già individuata dalla Repubblica di Venezia, che ne aveva conservato il possesso per secoli, e dai francesi, che vi avevano fatto la loro base avanzata principale nel 1917. Perfino Napoleone ne aveva intuito l'importanza nel 1808 scrivendo a suo fratello Giuseppe: "Voi dovete considerare Corfù più importante della Sicilia". Dai racconti dei protagonisti possiamo quindi vedere come l'idea dell'occupazione dell'isola jonica fosse precedente, anche se di pochi giorni, all'eccidio Tellini, è quindi spiegabile la rapidità con cui fu messa in atto dalla Marina italiana.

Tornati infatti a Taranto l'ammiraglio Solari ed il comandante Foschini, fu rapidamente condotta a termine la pianificazione dell'azione, intensificando l'addestramento delle forze da sbarco sotto la guida del capitano di vascello Sirianni, che aveva comandato sul Piave il reggimento San Marco. Inoltre furono inviati segretamente a Corfù alcuni ufficiali per conoscerne con precisione gli apprestamenti difensivi. Da queste operazioni di *intelligence* risultò che l'isola non aveva che una minuscola guarnigione presidiaria e nessuna capacità di reazione antinave, inoltre nessuna unità navale ellenica era presente nei suoi sorgitori. Quando a seguito della decisione del Presidente del Consiglio di reagire all'azione contro la missione Tellini, l'Armata navale era quindi perfettamente pronta ad operare.

La decisione politica e l'azione militare

Le predisposizioni prese a Roma e a Taranto per un'azione di ritorsione contro la Grecia prevedevano di fatto:

- la messa in condizione di supportare una divisione di navi maggiore del sorgitore di Porto Laki nell'isola di Lero, con l'invio di mezzi di supporto e di artiglieria costiera per la difesa della base;
- l'invio a Porto Laki della 2ª divisione navale (vedi tabella n. 2) con il compito di effettuare, se ritenuto opportuno, una dimostrazione navale nelle acque greche prossime alla capitale;
- accordi con lo S.M. del Regio Esercito per l'imbarco a Taranto sulle navi maggiori di un contingente di fanteria più servizi per l'occupazione ed il presidio di Corfù;
- accordi con il recentemente creato Commissariato dell'Aeronautica per avere a disposizione della Squadra Navale alcuni dirigibili ed idrovolanti;
- il rinforzo della 1ª Divisione navale (vedi tabella n. 2), incaricata dello sbarco a Corfù, con i due incrociatori corazzati *San Marco* e *San Giorgio*, alcune torpediniere e sommergibili;

- la costituzione di un reparto da sbarco delle navi maggiori affidato al capitano di vascello Sirianni per l'addestramento e al capitano di fregata Vittorio Tur per l'azione tattica;
- la messa in stato di emergenza delle basi di Brindisi, di Taranto e dell'isola di Saseno, allora in mano italiana.

Tutte le predisposizioni furono prese in assoluta segretezza e di fatto terminarono per il 12 agosto 1923, data in cui il comandante designato, ammiraglio Solari, inviò al capo di Stato Maggiore della Marina un appunto intitolato "Azione aggressiva su Corfù" in cui l'intera operazione era delineata in tutti i particolari.

Negli ultimi giorni del luglio infatti non un'azione solamente dimostrativa contro la Grecia era stata studiata a fondo dalla Marina, ma da una lettera del 1° agosto di Revel al capo del Governo, citata dal Ferrante, si evince che si era giunti ad ipotizzare una vera guerra navale in cui non si escludeva una battaglia in mare aperto con la Marina ellenica.

Quando il 27 agosto si verificò l'episodio cruento di Kakavia la reazione poté essere immediata perché già ampiamente pianificata sia dal punto di vista strategico che operativo. Dal versante diplomatico l'Italia inviò al governo greco un ultimatum, in cui si chiedevano le scuse ufficiali, un'inchiesta da svolgersi in cinque giorni, la punizione capitale per i responsabili, la partecipazione del governo ellenico alle esequie delle vittime, una cerimonia di onori alla bandiera italiana al Pireo ed un'indennità di cinquanta milioni. Mussolini ordinava quindi di dar il via all'operazione di rappresaglia e l'ammiraglio Solari il 30 agosto emanava l'ordine di operazione 408 con le *Istruzioni per l'occupazione di Corfù* a seguito dei tentennamenti greci ad accettare le condizioni imposte. Dobbiamo riconoscere la tempestività delle decisioni e la quasi perfetta fasatura tra azioni diplomatiche e militari.

TABELLA 2

FORZE ITALIANE NELL'OPERAZIONE "CORFÙ"

1ª Divisione Navale dell'Armata (comandante in capo, viceammiraglio Solari su *Cavour*)

N.B. Cavour - XII 305/46, XVIII 120/50, XVI 76/40
N.B. Cesare - c/s
I.B. San Marco - IV 254/35, VIII 190/45, XVII 76/40
I.B. San Giorgio - c/s
Espl. Premuda - IV 149/42
Sq. ct.: *Cascino, Montanari, La Farina, Medici, Carini* - IV 102/45
Torp.: *50 OS, 53 AS* - II 76/30
MAS: *401, 404, 406, 408*
Sommerg.: *Provana, Barbarigo*

Dati da "Almanacco storico delle navi militari italiane" U.S.M.M. 1996 – sono indicate per le unità combattenti le artiglierie di dotazione.

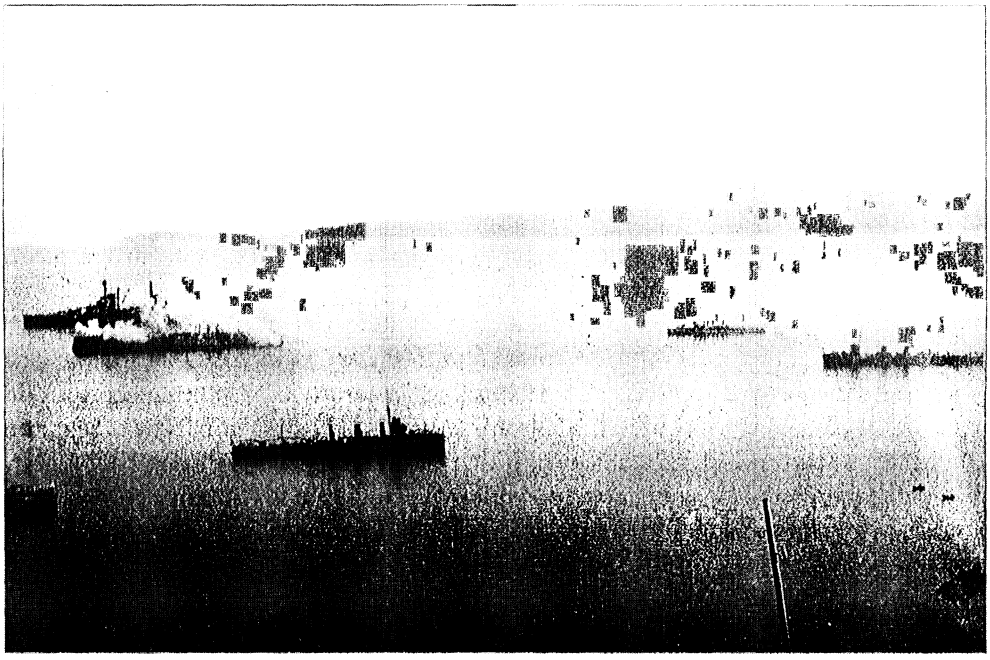
La Divisione, imbarcati a Taranto elementi del 48° Reggimento Fanteria ed una batteria di otto cannoni da 75 mm, si portò al largo di Gallipoli nella notte tra il 30 ed il 31 agosto per proseguire per Corfù dopo la mezzanotte. Contemporaneamente dirigeva per Lero la divisione Frank.

Il gruppo Solari giungeva nel mattino al largo dell'isola greca e le unità da battaglia prendevano posto nei punti designati dall'ordine di operazione, mentre il *Premuda* si dirigeva con il capo di Stato Maggiore dell'Armata, comandante Foschini, nella piccola rada a nord della Fortezza Vecchia. Il Foschini sbarcato con una motobarca veniva ricevuto dal prefetto dell'isola a cui comunicava la decisione italiana di occupare Corfù per rappresaglia. Il colloquio, di cui il protagonista italiano ci ha lasciato un breve resoconto, avveniva in francese e si concludeva con l'accettazione da parte del funzionario greco dell'occupazione a carattere "temporaneo" viste le condizioni di superiorità militare delle forze italiane. Il Foschini faceva chiamare anche il console d'Italia, Schellini, affinché avvisasse i consoli degli altri stati presenti dei prossimi avvenimenti e pretendeva un colloquio anche con il comandante militare dell'isola, maggiore Kricologos. Tale colloquio avveniva alla presenza del prefetto e fu piuttosto confuso, ma terminò con la decisione del maggiore greco di fare resistenza al nostro sbarco. Dobbiamo condividere il giudizio di molti che un militare del tempo non poteva comportarsi diversamente. Intanto alle 15.20 tutte le unità italiane si erano ormeggiate alla fonda nei punti stabiliti dall'ordine di operazione e si preparavano all'azione.

La missione affidata al Foschini era indiscutibilmente complessa e difficile soprattutto per il poco tempo a disposizione, il CSM italiano sapeva che il Solari voleva terminare l'operazione anfibia prima di notte e si rendeva conto che la resistenza dei pochi militari greci sarebbe stata più che altro formale, ma poteva causare qualche perdita alle compagnie da sbarco. Prese quindi la decisione di porre i greci davanti ad un *ultimatum* di tipo militare: se per le ore 16 al segnale di tre colpi successivi a salve delle navi italiane non fosse stata alzata la bandiera bianca, si sarebbe iniziato il tiro navale contro gli obiettivi militari dell'isola. Tali obiettivi furono indicati dal Foschini in modo che potessero essere sgombrati sia dai militari che da eventuali civili presenti. Detto questo l'italiano tornò sul *Premuda* e quindi diresse sul *Cavour* per comunicare l'accaduto all'ammiraglio Solari.

Dal racconto del Foschini appare chiaro che il Solari non solo approvò quanto stabilito a terra, ma decidendo di indicare come bersagli al tiro delle sue navi la Fortezza Vecchia con il semaforo, la Fortezza Bassa con il comando della piazza ed il Forte Nuovo, ove era la caserma della gendarmeria greca, era convinto di giocare una parte concordata con i greci in modo da rendere possibile una resa onorevole dopo i primi colpi di cannone senza offesa al personale a terra.

Alle 16 furono effettuati dal *Premuda* i tre tiri d'avvertimento, ma visto che il semaforo non alzava l'attesa bandiera bianca, la stessa unità alle 16.09 iniziò un tiro lento con i suoi pezzi da 149 mm sulla Fortezza Bassa. Seguì il *Cavour* con 22 colpi da 76 mm contro la Fortezza Vecchia ed il Forte Nuovo a cui poi si aggiunsero i 20 colpi da 76 mm del *San Giorgio*. Alle 16.15 vista finalmente la bandiera bianca sul semaforo tutte le unità cessarono il lento bombardamento.



Navi greche e italiane nella rada di Corfù
Le unità greche eseguono le salve in onore della bandiera italiana

Il capitano di fregata Tur sbarcò subito con le compagnie da sbarco delle navi alla banchina della Capitaneria senza alcun ostacolo da parte greca e successivamente impiegando i cacciatorpediniere presenti furono trasbordate le truppe del R.E. dalle navi maggiori a terra. La sera stessa il contrammiraglio Aurelio Belleni assunse il ruolo di governatore militare dell'isola e la bandiera italiana fu innalzata in forma solenne sul castello veneziano. Il tiro navale era durato solo sette minuti ed effettuato con armi di piccolo calibro, se escludiamo i colpi sparati dal *Premuda*. Proprio questi colpi resero all'Armata navale un brutto servizio, perché nella sede del comando piazza, sgombrato dai militari greci, erano presenti numerosi profughi anatolici lasciati all'oscuro degli avvenimenti, di cui sette rimasero vittime del bombardamento.

A questo punto mi pare necessario un commento sulla condotta operativa dell'azione. Il comportamento del nostro parlamentare, pienamente edotto di tutta la pianificazione, che aveva, dato il ruolo di C.S.M. della forza, contribuito a redigere, fu certamente molto corretto ed efficace. Non abbiamo prove della conoscenza da parte italiana della situazione abitativa nelle località scelte come bersagli dimostrativi, se questa era a conoscenza del nostro console sarebbe stato molto opportuno segnalarla al Foschini. Certamente una grossa responsabilità ricade sia sul prefetto che sul comandante militare dell'isola. I sette morti comunque

pesarono molto sulle conseguenze politiche del nostro sbarco, forse più di quanto lo sarebbe stato qualche caduto italiano delle nostre compagnie da sbarco nella prima presa di terra dell'intera operazione.

Delle "cannonate di Corfù" quelle che certamente non fecero bene, al contrario di quanto affermò Grandi, furono quindi i tre colpi da 149 mm del *Premuda*, che molti giudicarono superflui nella filosofia politico-militare dell'episodio. È interessante però considerare che l'esploratore, l'ex germanico *V116*, assegnato all'Italia come riparazione dai trattati di pace ed entrato in servizio nella nostra Marina nel 1920, aveva come armamento principale proprio quattro pezzi Krupp da 149/42 con un proietto da 46 kg (a fronte dei 6 kg del peso del proietto da 76/40 delle navi maggiori) e non era dotato di altra artiglieria. Si presentava quindi al pianificatore dell'operazione l'alternativa di non usare l'unità nella fase di bombardamento, che doveva essere di solo intimidazione, od usarla con molta morigerazione, come in effetti fu fatto. Dobbiamo tener presente che il *Premuda* era stato il protagonista della fase iniziale della spedizione e che per caratteristiche costruttive era l'unità di una certa dimensione che poteva avvicinarsi di più alla costa e quindi fare un tiro decisamente più mirato. La decisione presa d'impiegare nella fase di bombardamento questa unità e quindi un "medio calibro" fu in seguito criticata anche dall'ammiraglio Revel, ma, a nostro modesto giudizio, al Solari non si può che attribuire la colpa di non aver espletato per tempo tutte le operazioni di *intelligence* idonee a fargli conoscere in anticipo la condizione reale dei bersagli, che forse avrebbero permesso di sapere in anticipo che nella fortezza vi erano rifugiati i profughi anatolici, che subirono i danni maggiori nell'intera operazione. Dai rapporti del comandante Foschini si evince che il Solari aveva fretta di concludere l'operazione entro il tramonto e che quindi la fase conclusiva dell'occupazione, compreso il bombardamento dimostrativo, fu affrettata con le conseguenze che conosciamo.

Il 1° settembre le forze del capitano di fregata Tur rientrarono a bordo ed il controllo dell'isola fu affidato ai reparti del 48° Fanteria del colonnello Leonardi; lo stesso giorno in accordo con la pianificazione la Divisione navale lasciò l'isola per rientrare a Taranto, mentre a protezione del contingente rimaneva un gruppo navale al comando dello stesso governatore, ammiraglio Belleni, composto dal solo *San Marco* e da siluranti.

Il 2 settembre giungeva a Corfù il viceammiraglio Simonetti, che rilevava il Belleni nelle funzioni di governatore mentre i piroscafi caricati a Napoli iniziavano a sbarcare, nell'indifferenza della popolazione dell'isola, la Divisione Militare Speciale comandata dal maggior generale Gustavo Berardi e composta da tre reggimenti di fanteria (il 15°, il 39° ed il 48°) su due battaglioni, due gruppi someggiati d'artiglieria, una compagnia del genio e un notevole parco logistico (nella tabella n° 3 le forze complessive). Il grosso di tali forze era imbarcato a Napoli il 31 agosto su due piroscafi requisiti in tempi brevissimi, mentre il comando divisione era imbarcato a Messina durante il transito del convoglio.

TABELLA 3

FORZE DELLA DIVISIONE MILITARE SPECIALE

Ufficiali	278
Truppa	7963
Quadrupedi	950
Carriagi	172
Biciclette	97
Autovetture	2
Autocarri	38
Motocarrozzini	4
Autoambulanze	2

Fonte: T. Argiolas "Corfù 1923"

Le forze furono rapidamente schierate ed accasermate a controllo dei punti notevoli e dei principali centri urbani dell'isola. Furono catturati centotrentacinque militari greci, di cui successivamente settantuno furono liberati ed inviati in territorio greco. La situazione interna dell'isola si mantenne molto tranquilla e l'ammiraglio Simonetti decise in modo molto opportuno di riaffidare l'amministrazione civile alle autorità locali.

Dalle forze schierate e dalla loro composizione è facile vedere come di fatto l'operazione militare fosse stata pensata come una semplice attività presidiaria e, se reazione greca era stata prevista, si ipotizzava solamente una resistenza locale, forse una minore attività di guerriglia con possibili rifornimenti dalle coste dell'Epiro. Tutto ciò comunque non avvenne ed i circa centomila abitanti, che aveva allora l'isola, mantennero un atteggiamento assai tranquillo e la breve occupazione non presentò di fatto nessun problema. Unico neo fu lo svilupparsi di un'epidemia di tifo petecchiale che colpì ventitré soldati del 15° Fanteria, alloggiati inizialmente nel reparto malattie infettive dell'ospedale civile dell'isola. Anche in questo caso una migliore attività di *intelligence* avrebbe potuto evitare l'accaduto.

Le reazioni diplomatiche e la conclusione dell'operazione

Mentre i rapporti dell'ammiraglio Solari giungevano a Roma con qualche ritardo dovuto ai mezzi di trasmissione dell'epoca, la stampa internazionale si impadroniva rapidamente degli avvenimenti a causa di un fortunato *scoop* giornalistico. Un corrispondente britannico di nome Kennedy riuscì infatti a trasmettere un suo pezzo di colore sullo sbarco italiano superando la censura subito imposta dalle forze di occupazione. Molti giornali europei calcarono quindi la mano sui

luttuosi avvenimenti della Fortezza Bassa e ciò mise in sordina il concetto italiano di "rappresaglia" per l'eccidio della Commissione Tellini che era la base internazionale della intera azione italiana.

Lo stesso 1° settembre la Grecia ricorse alla Società delle Nazioni quale "nazione aggredita" e ne invocava l'intervento ai sensi degli articoli 12 e 15 del *Covenant*. L'azione diplomatica greca si incrociava con l'azione del presidente della Conferenza degli Ambasciatori, Poincaré, Presidente del Consiglio francese che tramite il Ministro francese ad Atene chiedeva alla Grecia l'apertura di una inchiesta sull'episodio sul confine albanese e le relative soddisfazioni.

Di fatto la lunga discussione diplomatica che seguì si svolse in un clima di concorrenza tra Ginevra, sede della Società delle Nazioni, e Parigi, sede della Conferenza degli Ambasciatori. Dobbiamo comprendere il perché la S.d.N. manifestò soprattutto ad opera dei rappresentanti britannici una ferma volontà di applicare all'Italia le previste sanzioni considerandola "aggressore". Si trattava di fatto del primo episodio della vita societaria in cui poteva dimostrarsi l'utilità stessa dell'organizzazione nel mantenimento del buon ordine internazionale e alla Gran Bretagna interessava che soprattutto le nazioni minori iscrittesi alla Società mantenessero nell'organizzazione una completa fiducia. Si trattava quindi di salvare la faccia del sistema di Ginevra. Ma anche i francesi avevano tutto l'interesse che la Conferenza degli Ambasciatori, di cui il Tellini era un dipendente, conservasse la più piena autonomia decisionale. L'Italia certamente non aveva al tempo una politica contraria alla Gran Bretagna, ma quale "grande potenza" sorta dalla prima guerra mondiale non poteva che sostenere l'atteggiamento francese.

I primi giorni di settembre furono quindi molto densi di incontri bilaterali e multilaterali con un'Italia sempre più irrigidita nella sua posizione di intransigenza ed una Gran Bretagna sempre meno disposta ad accettare l'occupazione di Corfù. In questo non è da escludere anche la visione britannica di una strategia mediterranea in cui la Grecia poteva servire in futuro da comodo alleato ed una certa preoccupazione inglese sulla nuova politica di potenza del nuovo Governo italiano. Questo possibile confronto bilaterale italo-inglese preoccupò molto il Ministro della Marina italiano, che si rendeva perfettamente conto che mentre poteva essere possibile un successo militare contro la Grecia non era neppure pensabile un confronto con una potenza navale del calibro della Gran Bretagna. Revel quindi, avendo certamente dalla sua parte il segretario generale di Palazzo Chigi, iniziò un'opera di convincimento sul capo del Governo inteso a convincerlo della necessità di lasciare al più presto Corfù.

Possiamo vedere in questo un cambiamento di atteggiamento dell'ammiraglio, che se pur aveva pianificato, e forse sognato, un miglioramento della nostra posizione strategica nell'Adriatico meridionale, si rendeva perfettamente conto della disparità di forze tra noi e gli inglesi. Eccellente fu l'azione della nostra diplomazia sia a Ginevra, ove fu sostenuto il buon diritto italiano alla rappresaglia a seguito del mancato attuarsi da parte greca delle richieste espresse dal nostro *ultimatum*, sia a Parigi, ove l'ambasciatore Avezzana seppe concordare con Poincaré una azione

internazionale francese assai favorevole all'Italia. Di fatto quest'ultimo quale presidente della Conferenza degli Ambasciatori, forte del ruolo della Francia nei consessi internazionali, inviava al Atene una nota diplomatica che richiedeva le stesse soddisfazioni espresse dal documento italiano estendendo l'offesa arrecata dall'eccidio di Kakavia a tutte le nazioni presenti nella Conferenza.

Il Salandra, nostro rappresentante a Ginevra, segnalava subito che la nota di Poincaré aveva bene impressionato anche la Società delle Nazioni, che probabilmente vedeva nella soluzione multinazionale una buona possibilità di uscire dall'*impasse*.

Il 9 settembre il governo greco accettava la nota della Conferenza, ma gli inglesi iniziarono a fare pressioni perché il governo italiano sgomberasse immediatamente l'isola presa in pegno. Anche in questa fase l'opera dell'ammiraglio Revel fu importante per chiarire con Mussolini non solo i termini politici, ma soprattutto quelli militari. A scanso di sorprese comunque furono poste in stato di allerta tutte le basi navali nazionali, attivata la difesa costiera della Sardegna, della Sicilia e dell'Italia meridionale, furono accelerati i lavori sulle navi in raddobbo ed infine fu richiamata da Lero la 2ª Divisione Navale in modo da avere a Taranto l'intera Armata navale. Il Ministro nella prima decade di settembre ispezionò le basi di Taranto e di Brindisi e si recò anche a Corfù per verificarne di persona la situazione militare. Sembra che in quel periodo Mussolini a chi gli faceva intravedere un possibile invio di una Forza navale britannica per far pressione su di noi, abbia esclamato: "Noi la silureremo". Concordiamo con alcuni commentatori che tale atteggiamento possa essere stato alimentato in una fiducia eccessiva nei MAS e nei sommergibili, che era rimasta in molti alla conclusione della Guerra Mondiale.

In quei giorni l'ammiraglio Ducci ricorse al parere del nostro più qualificato studioso di strategia marittima, il comandante Romeo Bernotti, al momento direttore del neo-creato Istituto di Guerra Marittima. Il Bernotti nelle sue memorie descrive brevemente l'episodio, che certamente ebbe una sua importanza nel contribuire a convincere il capo del Governo sulla relatività delle forze in campo. Lo studioso conclude con queste parole: "Rimasi preoccupato dal modo in cui Mussolini sopravvalutava le possibilità d'azione della nostra Marina in virtù del possesso di pochi MAS, e conseguentemente dal modo in cui sottovalutava le altre necessità della Marina, confondendo il volere con il potere".

L'azione congiunta del segretario generale degli Esteri, Contarini, e del Ministro della Marina accelerarono certamente la decisione di dichiarare che l'Italia avrebbe reimbarcato le sue forze alla data stabilita dalla Conferenza degli Ambasciatori. Non possiamo trascurare che l'esercizio della *gunboat diplomacy* era certamente apparso a Mussolini come un modo importante di imporre una sua nuova politica internazionale al mondo intero: quasi contemporaneamente all'azione su Corfù, era infatti stata anche organizzata una missione segreta del ct. *Audace* a Tangeri ove era in discussione il ruolo dell'Italia nell'amministrazione internazionale della città. In questa città il 23 luglio erano avvenuti dei torbidi con risse ed incidenti che avevano coinvolto nostri connazionali, il Governo aveva inviato il 30 agosto l'unità navale in questione al comando del capitano di fregata Grenet, che aveva

il compito di sbarcare segretamente un nucleo di una decina di carabinieri per appoggiare le richieste del nostro console ad una maggiore partecipazione italiana al controllo di polizia nella città marocchina. Per cause meteorologiche l'*Audace* arrivò a Tangeri il 30 anziché il 27 agosto e quindi la sua missione venne ad inserirsi nel contenzioso italo-britannico per Corfù ed ebbe un risultato del tutto negativo. L'unità fu fatta rientrare in Italia non senza problemi per il suo rifornimento di nafta a Gibilterra, ove trovò un comandante della base formalmente corretto, ma deciso a dimostrare una chiusura significativa a qualsiasi appoggio ad unità italiane in relazione allo stato d'animo del *Foreign Office* al momento.

Tornando alla questione di Corfù, i greci pur non avendo mai potuto o voluto scoprire i colpevoli dell'eccidio della Commissione Tellini, sottostarono infine alle altre misure imposte dalla Conferenza degli Ambasciatori.

Funerale dei caduti della missione Tellini "un picchetto greco rende gli onori militari".

Il 19 settembre si ancorarono al Falero le corazzate italiane *Cavour* e *Cesare*, assieme all'incrociatore britannico *Cardiff* ed a quello francese *Mulhouse*, la piccola squadra greca eseguì il prescritto saluto con il cannone alle bandiere delle tre nazioni, nella cattedrale di Atene si tenne la richiesta cerimonia religiosa e solo alla fine del rito le unità ospiti ricambiarono le salve alla nazione ellenica. Il Ministro della Guerra greco aveva il giorno prima rivolto in forma solenne le scuse formali ai ministri di Italia, Francia e Gran Bretagna ad Atene. Onori militari furono resi a Prevesa alle salme dei caduti a Kakavia imbarcati in quella località sul *San Marco*, che le trasportò in Italia ove ebbero a Roma solenni funerali di stato.

La commissione di inchiesta internazionale il 23 settembre comunicò alla Conferenza degli Ambasciatori l'impossibilità di giungere alla scoperta degli autori dell'attentato e si stabilì quindi che la Grecia versasse un'indennità di cinquanta milioni a titolo di riparazione, che, come sappiamo, era una delle richieste del nostro *ultimatum*. Il governo italiano dette gli ordini necessari per il reimbarco della nostra forza di occupazione in conformità alla decisione della Conferenza per il 27 settembre, le operazioni di reimbarco furono completate nel massimo ordine già la sera del 26, ma le unità da guerra italiane, che si apprestavano a lasciare l'isola furono richiamate alla fonda da un radiogramma di Roma perché la Grecia non aveva ancora versato l'indennità prescritta. Finalmente avvenuta la comunicazione del versamento, la Forza navale lasciava definitivamente la rada di Corfù il mattino del 29 settembre.

L'operazione "Corfù" era terminata.

Conclusioni

Se come afferma il De Felice nel suo *Mussolini il fascista,* l'azione di Corfù è da considerarsi in "attivo" per il vasto consenso interno generato, non possiamo però trascurare le conseguenze che l'impresa ebbe sui rapporti con la Gran Bretagna: ancor oggi il Mack Smith la attribuisce ad una "forma di nazionalismo ... minaccioso" e la qualifica come una "spedizione brutale". Dobbiamo vedere in questo atteggiamento britannico non solo un moto di reazione dell'opinione pubblica, ma anche una forte preoccupazione di tipo strategico: la Gran Bretagna non poteva permettere la nascita di una potenza navale nel Mediterraneo e soprattutto non poteva consentire un controllo totale dell'accesso all'Adriatico, quale sarebbe stato se noi avessimo mantenuto il possesso di Corfù. A mio parere quindi l'episodio può rappresentare una cesura importante nei buoni rapporti tra l'Impero di Londra e la nostra nazione, che datavano dalla fondazione stessa del Regno d'Italia e che erano stati scrupolosamente mantenuti anche durante gli anni di appartenenza alla Triplice Alleanza. Tracce di questo cambiamento possono essere viste anche nell'atteggiamento inglese nel ventennio successivo pur se non si arrivò a reazioni militari né per l'impresa etiopica né per la occupazione dell'Albania.

Quanto la "folle speranza" di impossessarsi dell'isola greca, come accenna il Guariglia, abbia realmente spinto sia il Governo che la Marina a pianificare l'intera operazione non possiamo giudicarla a fondo: certo che si è di fronte ad una politica estera avventurista al di fuori del tradizionale percorso della nostra diplomazia, che seppe sia a Parigi che a Ginevra ridurre i danni della reazione romana troppo immediata ed intransigente. La minaccia di abbandonare la Società delle Nazioni, troppo giovane per sopportare la defezione di una potenza europea vincitrice del conflitto mondiale, deve aver giocato un importante ruolo nell'intera vicenda. Come importante fu il ruolo della Francia, che ambiva tirare l'Italia dalla sua parte nel nuovo equilibrio europeo dopo Versailles.

Dal punto di vista militare una critica ai pianificatori dell'azione può essere fatta prendendo spunto da operazioni molto più vicine a noi. Come per l'operazione "Urgent Fury" degli Stati Uniti a Grenada nel 1983 anche noi utilizzammo troppe forze e reparti troppo potenti, senza tener conto delle informazioni *intelligence* in nostro possesso, dando al mondo l'impressione di una strategia imperialista di *gunboat diplomacy*, anziché ammantare l'azione quale intervento militare mirato a sostegno di una soluzione diplomatica della crisi in atto. Dal punto di vista tecnico, mentre il comandante Foschini seppe condurre assai bene la trattativa iniziale, l'ammiraglio Solari, a nostro parere, fu eccessivamente sbrigativo nel condurre l'azione di fuoco, che aveva il solo scopo di dimostrare la potenza *infieri* delle nostre unità non tenendo conto che l'obiettivo non era la distruzione di "fortezze", ma la messa a terra nel modo più pacifico del contingente da sbarco. Il Tur, comandante di questo contingente, nelle sue memorie, descrive in poche righe l'azione anfibia dando la sensazione che se l'operazione non fu, come sperato, uno sbarco "con la musica in testa come a una parata militare" certamente non incontrò la pur minima resistenza.

Lo stesso Revel, inizialmente convinto fautore di una dimostrazione di forza nei riguardi della Grecia, appena si rese conto della reazione internazionale e soprattutto di quella britannica, comprese che il periodo delle "occupazioni adriatiche" era ormai finito e consigliò il capo del Governo di seguire le indicazioni della Conferenza degli Ambasciatori. La tradizione infatti ci dice che alla richiesta di Mussolini di "quanto può l'Italia resistere contro l'Inghilterra", il saggio ammiraglio rispose: "quarantott'ore".

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

– T. Argiolas	*Corfù 1923*	Roma, Volpe, 1973
– R. Bernotti	*Cinquant'anni nella M.M.*	Milano, Mursia, 1971
– Brassey's	*Annual 1923-1924*	London, Brassey's, ed. 1923-24
– J. Cable	*Gunboat Diplomacy*	N.Y., St. Martin's Press, 1981
– R. De Felice	*Mussolini il fascista*	Einaudi, 1966
– E. Ferrante	*Un rischio calcolato?*	in "Storia delle R.I.", 1989/2
– E. Ferrante	*Il grande amm. P. Thaon di Revel*	in "Rivista Marittima", suppl. 8/9 1989
– R. Falaschi	*Il caso Tellini*	in "Studi in onore di G. Vedovato", 1997
– A. Foschini	*La verità sulle cannonate di Corfù*	Roma, Giacomaniello, 1953
– G. Giorgerini	*Da Matapan al Golfo Persico*	Milano, Mondadori, 1986
– G. Guariglia	*Ricordi*	Napoli, E.S.I., 1950
– D. Mack Smith	*Le guerre del Duce*	Bari, Laterza ed., 1976
– I. Montanelli	*L'Italia in camicia nera*	Milano, Rizzoli, 1976
– Notes on Int. Aff.	*U.S.N.I. Proceedings*	Annapolis, USNI, 1923-24
– A. Philippe	*Le rôle de la S.N. dans l'affaire de Corfou*	Lille, 1924
– M. Pizzigallo	*Il ruolo della R.M. nella politica estera*	in "Rivista Marittima", 12 1975
– Κ.Παιζη - Ταπλοια Του Ελληνιξου Πολεμικου Ναυτικου, 1830, 1979, Atene 1980		
– P.P. Ramoino	*Elementi di strategia navale*	Roma, Forum R.I., 1999
– C. Sforza	*L'Italia quale io la vidi*	Roma, Mondadori, 1944
– V. Tur	*Plancia Ammiraglio* - vol. III	Roma, Canesi, 1963
– Uff. St. M.M.	*La Marina Italiana nella Grande Guerra* - vol. IV	Firenze, Vallecchi, 1938

LA MISSIONE AERONAUTICA IN CINA (1933-37)

GIANCARLO MONTINARO

La parte di storia dell'Aeronautica italiana che insiste sull'arco temporale disegnato da questo Convegno costituisce un periodo tutto sommato breve: sono solo sedici infatti gli anni che precedono il 1939 dall'istituzione della Regia Aeronautica, avvenuta come noto nel 1923.

In questi suoi primi sedici anni di vita la Regia Aeronautica, oltre ad una "legittimazione" bellica con la partecipazione attiva ai conflitti degli anni Trenta, era riuscita a conquistarsi anche un credito d'immagine a livello internazionale grazie alle numerose imprese di cui si erano resi protagonisti gli aviatori italiani. È soprattutto durante la gestione "balbiana" (1926-1933) che si cercò di imporre questa immagine della Regia Aeronautica come di un organismo moderno ed efficiente, della cui vitalità rendevano testimonianza le crociere aeree collettive, organizzate e condotte in prima persona dal gerarca ferrarese, i primati aeronautici conquistati, le vittorie dei piloti italiani in competizioni internazionali.

La lettura che la storiografia odierna propone di queste imprese non si limita ad una chiave esclusivamente propagandistica. Lo stesso Balbo aveva chiare infatti le ricadute che sia sul piano industriale sia su quello politico-diplomatico le sue iniziative comportavano, perché egli aveva intuito "il nesso strettissimo tra l'attività promozionale necessaria alla creazione di un mercato che andasse al di là di quello italiano e lo sviluppo di una struttura produttiva nazionale, necessaria per la creazione di un'industria aeronautica moderna"[1], e sapeva bene che "le performances brillanti degli aviatori italiani", unite alla vendita di materiale aeronautico, costituivano anche una mossa diplomatica atta a persuadere "l'interlocutore di turno che nell'Italia fascista si doveva vedere un partner solido e in grado di fornire un'assistenza militare aeronautica d'avanguardia"[2]. In sostanza, l'Aeronautica era divenuta "uno strumento di penetrazione politico-diplomatica, alla quale contribuivano tanto i successi delle grandi Crociere quanto l'esportazione degli aerei italiani"[3].

In questa duplice ottica vanno inquadrate le numerose missioni aeronautiche inviate all'estero nel corso degli anni Trenta, in genere con compiti addestrativi – per preparare il personale del paese che aveva effettuato l'acquisto di aerei italiani all'impiego dei nuovi mezzi – ma anche organizzativi, visto lo status di modello che la Regia Aeronautica aveva assunto per le nascenti forze aeree dell'epoca[4]. Di queste missioni una delle più significative, per gli sviluppi che

comportò, fu senza dubbio quella inviata in Cina presso il governo di Chiang Kai-shek negli ultimi mesi del 1933 e lì rimasta fino a tutto il 1937.

L'operato della Missione aeronautica italiana in Cina è stato spesso al centro di polemiche; da parte americana si è cercato di addossare ai militari italiani pesanti responsabilità per gli scarsi risultati conseguiti dall'aviazione cinese nel contrastare l'attacco giapponese del 1937. Si tratta, lo possiamo affermare sin d'ora, di polemiche strumentali, tese cioè a coprire altrui responsabilità, e spesso portate avanti con i toni, se non proprio della diffamazione, della prevenzione, condotte inoltre con molta superficialità, fornendo per sostenere il proprio punto di vista dati assolutamente lontani da quella che è stata, come vedremo, la realtà storica.

Una conseguenza positiva tuttavia quest'opera di svalutazione del comportamento della Missione in Cina l'ha comportata: l'aver originato di converso una pubblicistica, di cui si sono resi autori alcuni dei militari italiani protagonisti delle vicende qui presentate, che ha contribuito a riequilibrare la bilancia della verità(5).

L'invio di una missione militare aeronautica in Estremo Oriente va giudicato come il segno evidente della maggior attenzione, e anche di una certa preoccupazione, con cui l'Italia di quegli anni guardava alla situazione di questa area geografica, dove per l'instabilità interna cinese e per il dispiegarsi di una politica aggressiva da parte giapponese gli interessi italiani correvano seri rischi. Una maggior attenzione confermata anche dalla nomina nel 1931 di Galeazzo Ciano, genero di Mussolini, a Ministro plenipotenziario presso il governo cinese. Oltre a interessi economici e industriali vi erano programmi di consulenza che l'Italia, come tutte le potenze occidentali, forniva alla Cina: tra il 1931 e il 1934 molti scienziati e tecnici italiani collaboreranno con le autorità cinesi nell'ambito di una serie di aiuti decisi dalla Società delle Nazioni. Ancora nel 1937, quando come vedremo i rapporti italo-cinesi erano oramai entrati in una nuova fase, verrà inviato in Cina l'economista ed ex Ministro Alberto De Stefani, con l'incarico di consigliere economico del governo cinese(6).

La Cina che fa da sfondo all'attività della Missione italiana è un paese dove ancora molto contavano vari potentati locali che spezzavano l'unità politica dello stato, e con una guerra civile in corso che vedeva opposti il partito al potere, il Kuo Min Tang, guidato dal generale Chiang Kai-shek, e le forze comuniste filosovietiche. Ad aggravare poi ulteriormente la situazione, le mire espansionistiche giapponesi che avevano nel gigante malato cinese il proprio naturale obiettivo. Nel 1932 si era avuta la perdita della Manciuria, ricca di risorse minerarie, occupata dai giapponesi che diedero vita ad uno stato fantoccio, l'impero del Manchukuò, per il cui trono venne ripescato Pu-Yi, l'ultimo imperatore della Cina spodestato con la rivoluzione repubblicana del 1912.

Il conflitto, iniziato con un'offensiva giapponese proprio in Manciuria nel settembre dell'anno precedente, e soprattutto gli attacchi aeronavali che Shanghai aveva subito nei primi mesi del 1932, avevano posto in tutta evidenza la debolezza della struttura militare cinese, incapace di opporre una resistenza efficace alla

potenza giapponese. I rovesci subiti e la presenza sul territorio metropolitano di forze d'occupazione giapponesi spinsero Chiang Kai-shek ad una politica di rafforzamento militare, comprendente anche la componente aeronautica che l'esperienza dei fatti faceva risultare oramai indispensabile.

È utile in proposito la testimonianza da Galeazzo Ciano, all'epoca, come detto, rappresentante diplomatico presso il governo cinese: "L'impotenza dell'aviazione cinese a limitare nella benché minima misura l'attività aerea giapponese durante le ostilità di Shanghai sembra aver determinato il governo di Nanchino [dove Chiang Kai-shek si era insediato nel 1927, N.d.A.] a dare il maggiore possibile sviluppo a questa arma; e benché le presenti strettezze finanziarie della Cina non consentano di ingaggiarsi immediatamente nelle forti spese che lo svolgimento del relativo programma comporterebbe (circa cinquanta milioni di dollari), pure sarebbero state iniziate – secondo notizie da Nanchino – le riforme preparatorie per rendere l'aviazione cinese uno strumento almeno di difesa ed atto a collaborare con le altre forze armate nel respingere ogni aggressione esterna"(7).

Tra le iniziative che sarebbero state prese, sempre secondo Ciano, vi era il passaggio dell'aviazione sotto il diretto controllo di Chiang Kai-shek, l'istituzione di un "ufficio speciale" per l'aviazione, l'apertura di una scuola di volo nella località di Hangchow, affidata ad istruttori americani guidati dal colonnello della riserva John Jouett, e un programma di propaganda aeronautica per invogliare i giovani a diventare piloti militari.

La svolta "nazionalista" del Kuo Min Tang aveva restituito alla Cina parte dei suoi diritti e della sua sovranità (ad esempio il diritto di fissare proprie tariffe doganali), ma la forte presenza di interessi occidentali rendeva l'economia del paese ancora ampiamente dipendente da potenze straniere, in particolare da quella statunitense. Anche in campo aeronautico gli Stati Uniti potevano vantare una ragguardevole presenza in Cina perché avevano sagacemente contraccambiato la propria quota di indennizzo che il governo cinese doveva versare come risarcimento per i danni subiti all'epoca della rivolta dei Boxer con acquisti di materiale aeronautico presso ditte americane. Nel quinquennio 1929-34 le esportazioni aeronautiche statunitensi in Cina raggiunsero i nove milioni di dollari, mentre, nello stesso periodo, quelle di Italia, Gran Bretagna e Francia ammontarono complessivamente a quattro e mezzo(8).

Sull'esempio degli Stati Uniti, anche l'Italia aveva rinunciato alla sua quota di indennizzo Boxer ottenendo come contropartita l'impegno del governo cinese ad acquistare aerei e materiale di volo presso industrie italiane. Già nel 1932 la Fiat aveva venduto al governo di Chiang Kai-shek dei velivoli da bombardamento, i biplani BR.3.

Ma i cinesi, oltre all'acquisto di aerei erano interessati a poter contare su una missione del tipo di quella americana. Probabilmente la tattica dei cinesi era quella di mettere in lizza diverse missioni straniere, alimentare così una certa concorrenza e privilegiare poi la più conveniente e la più rispondente ai propri scopi.

Sui motivi della scelta "italiana" da parte cinese varie ipotesi sono state avanzate. Certamente un ruolo determinante fu svolto da Galeazzo Ciano, ma molto influirono, come già sottolineato, anche i successi internazionali di piloti e aerei italiani negli anni Venti e i primissimi anni Trenta.

Non sono da escludere, inoltre, motivi di natura più squisitamente politica. Il partito al potere Kuo Min Tang, di cui Chiang Kai-shek era il leader indiscusso, dopo la clamorosa rottura con i comunisti nel 1927 – inizio di quello che è stato definito il "momento termidoriano" della rivoluzione cinese e di una guerra civile che terminerà solo nel 1949 – si era spostato su posizioni sempre più nazionaliste, come già accennato, e molti suoi esponenti, di base e di vertice, guardavano all'Italia di Mussolini come ad un esempio da seguire[9]. Vi era poi la guerra civile e agli occhi del Generalissimo la lotta antibolscevica costituiva un problema molto più pressante della guerra con il Giappone. Fu quindi la situazione interna, più della minaccia giapponese, a spingere Chiang Kai-shek ad una politica di rafforzamento militare e chiedere all'Italia la presenza di una missione aeronautica. Nella medesima prospettiva va visto anche il contemporaneo arrivo di una missione militare tedesca al comando del generale Hans von Seeckt.

Gli inizi della Missione. La gestione Lordi

I primi dettagli della collaborazione furono definiti nell'aprile del '33, dal Ministro Kung, responsabile della Commissione per la riorganizzazione delle Forze Armate cinesi, e da Ciano, che tra l'altro era in procinto di lasciare l'incarico in Cina e rientrare in patria. Kung si fece latore del preciso desiderio di Chiang Kai-shek di poter contare il prima possibile su una missione aeronautica italiana[10]. La richiesta del Generalissimo venne favorevolmente accolta a Roma, non tanto per un preciso disegno di politica estera quanto perché lasciava intravedere la possibilità di più massicce esportazioni aeronautiche verso il paese asiatico.

Forse proprio per questi più evidenti aspetti commerciali le indicazioni impartite direttamente da Mussolini prevedevano una missione costituita da personale militare in congedo; e difatti aveva trovato diffusione la notizia secondo la quale il noto aviatore Mario De Bernardi[11] avrebbe assunto incarichi di rilievo nell'aviazione cinese. Il fatto suscitò il disappunto dei cinesi perché la notizia venne ripresa dalla stampa internazionale, probabilmente per colpa dello stesso De Bernardi, e tolse ogni velo di segretezza ai piani di rafforzamento militare del governo di Chiang Kai-shek.

Non fu però per questo incidente di percorso che si decise dopo poco tempo di "militarizzare" la missione, designandone come capo (luglio del '33) il colonnello pilota Roberto Lordi[12], che il 7 settembre, accompagnato da un ufficiale tecnico, il capitano del genio aeronautico Nicolò Galante, si imbarcava da Brindisi alla volta della Cina, con l'incarico, una volta giuntovi, di gettare le basi della collaborazione con le autorità militari cinesi. Ogni aspetto commerciale sarebbe stato seguito da De Bernardi. Effettivamente quest'ultimo giunse in Cina nei mesi

successivi, ufficialmente per compiere delle esibizioni in volo con un Caproni 113, che tra l'altro riscossero un enorme successo, senza però occuparsi, se non marginalmente, di questioni legate alla vendita di aerei[13]; dopo il suo rientro in Italia, fu giocoforza che queste finissero nella sfera d'azione della Missione.

Un mese circa dopo il suo arrivo, Lordi formulò un abbozzo di programma che sottopose direttamente a Chiang nel corso di quello che fu il loro primo colloquio (13 novembre '33). In seguito all'approvazione del programma, si decise l'invio di altro personale italiano. Complessivamente, la Missione non raggiunse mai una consistenza numerica particolarmente elevata. Nei suoi quattro anni di permanenza in Cina, furono presenti in media dieci ufficiali, nella maggior parte piloti, e cinque sottufficiali. Gli avvicendamenti erano spesso dovuti a motivi di salute in quanto le condizioni in cui dovette operare il personale italiano non erano certo delle più salubri[14].

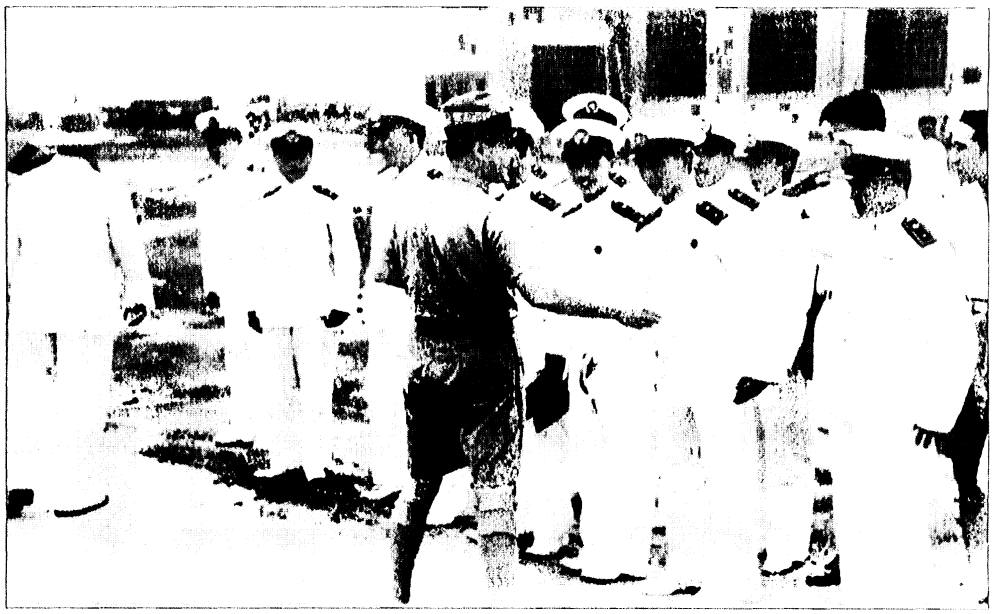
Dopo un primo periodo ad Hangchow, dove come abbiamo visto erano presenti anche gli istruttori americani, la sede della Missione venne stabilita a Loyang, nella regione dello Honan, ma, in attesa che venisse attrezzata la base destinata ad ospitare il personale della Regia Aeronautica, fu deciso di utilizzare la base di Nanchang (marzo 1934), lontano dai "rivali" americani. Località dell'interno, nella provincia di Kiangsi, a circa 900 chilometri da Shanghai, era divenuta nel frattempo quartier generale di Chiang Kai-shek nelle operazioni contro le forze comuniste arroccate sulla difensiva nella regione del Fukien. Il supporto dato da Lordi e dalla Missione in queste operazioni, logicamente avallato da Roma, impressionò favorevolmente Chiang. Egli, "da buon nazionalista, detestava quegli stranieri che calavano sulle città costiere o fluviali e commerciavano sotto la protezione dei cannoni delle navi dei loro paesi, sempre presenti nei porti" [15], e rimase colpito dal fatto che degli occidentali non venissero nel suo paese solo per combinare affari, ma anche che fossero disposti a rischiare la vita in azioni di guerra per una causa che non era la loro[16].

La situazione in cui versava l'aviazione cinese non era, come testimoniato da Ciano, delle più incoraggianti per chi come Lordi si accingeva a stabilire una serie di misure per arrivare ad una forza aerea efficiente. Essa poteva contare su 7 squadriglie, con circa 150 aerei, dei tipi più diversi e spesso affidati a piloti con uno scarsissimo addestramento bellico[17]. Nonostante la forte concorrenza americana, Lordi riuscì in breve a consolidare le posizioni italiane e soprattutto a conquistarsi la fiducia e la stima del Generalissimo, tanto da convincerlo a fare affidamento principalmente sulla Missione italiana.

Il Ministro italiano in Cina Boscarelli, che aveva nel frattempo sostituito Ciano, sentiva l'obbligo di segnalare positivamente a Roma l'operato di Lordi. Questi, sebbene "osteggiato in maniera più o meno larvata dalla missione americana", era riuscito ad attirare su di sé "la simpatia ammirativa dei competenti e degli osservatori imparziali". Sia Chiang che il Ministro delle Finanze Kung si erano espressi "nella maniera più lusinghiera sul suo conto, elogiando oltre che la sua capacità tecnica anche il suo entusiasmo al lavoro e la sua attitudine al comando". "Se la Missione

avrà buon successo", commentava ancora Boscarelli, "ciò sarà in gran parte dovuto alle doti del Lordi che raccoglie nella sua persona le migliori qualità della nostra aviazione militare"[18].

Sulla base di Nanchang, il 2 aprile del '34 con una cerimonia alla presenza di Chiang Kai-shek iniziava il primo corso di piloti cinesi affidato a istruttori italiani (capitani Accardo e Aramu): si trattava di un corso di "bombardamento e istruzione generale" e riguardava una sessantina di allievi cinesi, che probabilmente costituivano la quasi totalità dei piloti con un discreto grado di addestramento.



Il generale Scaroni si intrattiene con alcuni allievi cinesi della Scuola di Nachang

Per quanto riguarda gli aspetti organizzativi, venne istituita la *Commission on Aeronautical Affairs*, una sorta di Ministero dell'Aviazione, che vedeva un ufficiale italiano in ciascuna delle divisioni in cui era ripartita.

Dando seguito agli accordi, il governo cinese procedeva ad una serie di ordini ad industrie aeronautiche italiane; scaglionati nel tempo giunsero in Cina: nove Breda 27, tredici Fiat CR.32, sei Caproni 111 e sei Savoia Marchetti S.72. Con questi aerei furono equipaggiate quattro squadriglie, due da caccia e due da bombardamento. Come velivoli da addestramento furono ordinati venti Breda 25[19].

Il peso assunto dalla Missione italiana, aumentato dall'influenza di Lordi sul Generalissimo, era ormai divenuto tale che i cinesi, pur facendole notare, sorvolarono su alcune deficienze tecniche presenti nelle consegne italiane; lo stesso Chang Kai-shek aveva manifestato un certo disappunto riguardo le mitragliatrici montate sui BR.3, acquistati l'anno precedente, che erano risultate

già usate. Anche i caccia Breda 27 diedero risultati meno brillanti di quelli ipotizzati, così pure i motori Lynx dei Breda 25. Questi problemi tecnici divennero argomento di propaganda da parte della concorrenza straniera, una concorrenza che, a giudizio dello stesso Lordi, era in grado di offrire macchine migliori a prezzi anche inferiori rispetto a quelli praticati dalle ditte italiane. Da qui le insistenze, sia di Lordi che delle autorità aeronautiche italiane, perché venissero ceduti al governo cinese prodotti sufficientemente testati e di sicuro affidamento.

Nonostante tutto ciò, Chiang Kai-shek continuò a volersi appoggiare alla Missione italiana per l'organizzazione della sua Aeronautica, di cui assunse, il 17 maggio 1934, la piena e diretta responsabilità come Alto Commissario e nominando Lordi capo di Stato Maggiore. Lordi, dopo le necessarie autorizzazioni da Roma, accettò l'incarico, che per ragioni di opportunità politica, per non suscitare sospetti da parte giapponese, venne ridenominato come "capo dei consiglieri esteri".

La riprova dell'importante ruolo assunto dalla Missione italiana è dato dalla preoccupazione con cui gli americani guardavano l'evolversi della situazione. In un rapporto dell'addetto militare statunitense, tenente colonnello W. S. Drysdale, al proprio capo di Stato Maggiore MacArthur, del novembre 1934, vengono riportati i duri giudizi di Chiang sulla missione america di Jouett, interessata secondo il Generalissimo più alle transazioni commerciali che a rafforzare l'aviazione cinese; l'estensore del rapporto riconosce che gli italiani, pur pagati la metà dei suoi connazionali, "are generally considered a very carefully selected and capable group of aviators with pleasing manners and under perfect discipline" e che per causa loro Jouett e suoi uomini rischiavano di non vedersi rinnovato il contratto al suo scadere[20].

Nel frattempo continuava a pieno regime l'attività addestrativa presso la scuola: a metà settembre '34 prese avvio il secondo corso di bombardamento e sempre sotto la supervisione di ufficiali italiani, nel successivo mese di ottobre iniziava la sua attività la scuola di pilotaggio di 1° grado (capitani Torelli e Martini). Si mise mano anche all'organizzazione tecnica, con la creazione di tre officine per la riparazione di aerei e motori e avviando i relativi corsi per personale cinese specializzato (supervisore il maggiore Boschi). Per quanto riguarda le infrastrutture, Galante curava i lavori di risistemazione della base di Nanchang. Il tecnico italiano, in particolare, progetterà e farà realizzare una palazzina comando che diventerà poi lo *specimen* degli edifici di questo tipo negli aeroporti militari cinesi. Il maggiore di Commissariato Leone si occupò dell'organizzazione amministrativa che informò ai criteri adottati dalla Regia Aeronautica.

I programmi prevedevano per Nanchang anche un destino industriale. Sin dagli inizi del '34 i governi italiano e cinese avevano concordato, anche in ragione della consistenza che stavano assumendo gli ordini di velivoli, di avviare una produzione aeronautica direttamente in Cina, logicamente da parte di ditte italiane. Le quattro principali industrie italiane, Fiat, Caproni, Breda, SIAI Marchetti, che

il 12 settembre '34 avevano costituito apposta il Consorzio Aeronautico Italiano per la Cina, furono chiamate alla realizzazione di questo progetto. Quella che sarebbe diventata la SINAW (Sino Italian National Aircraft Works), fu accettata con molta riluttanza da parte delle quattro industrie, soprattutto da Fiat e Caproni, che espressero chiaramente i loro timori ad operare in un contesto come quello cinese, quanto mai difficile e rischioso. Ma sia il Ministero degli Esteri che quello dell'Aeronautica, allo scopo di non pregiudicare i rapporti con i cinesi, cui si annetteva particolare importanza per la politica italiana in Estremo Oriente, fecero pressioni per ottenere la disponibilità delle industrie del Consorzio, che alla fine, anche con la prospettiva di consistenti aiuti finanziari, venne accordata(21).

Oltre che in quello militare-aeronautico si cercò di sviluppare i rapporti italo-cinesi anche nel settore dell'aviazione civile, ipotizzando un collegamento aereo stabile tra i due paesi. Questa linea Italia-Cina rimase però allo stato di progetto. La sua realizzazione era subordinata agli esiti di una nuova crociera di massa programmata per il 1935 e che avrebbe dovuto avere come meta l'Estremo Oriente; il mancato svolgimento di questa, dovuto probabilmente al conflitto etiopico, fece decadere anche ogni ipotesi di linea civile (22).

Con l'estate del 1935 la situazione della Missione sembrava essere delle migliori sotto tutti i punti di vista. A turbare questo quadro intervenne il caso che scoppiò intorno alla figura del capo Missione. Per una serie di motivi ancora non del tutto chiariti, a Roma si decise di sostituire Lordi e la scelta cadde sul colonnello pilota Silvio Scaroni(23).

Il passaggio di consegne Lordi-Scaroni

Le fasi di questo avvicendamento furono abbastanza movimentate e passò molto tempo prima che si arrivasse ad una stabilizzazione della situazione della Missione italiana.

Chiang Kai-shek era solito utilizzare per i suoi spostamenti un aereo Junkers messogli a disposizione dai tedeschi. Il pilota di questo velivolo, anche lui tedesco, era divenuto uomo di fiducia del Generalissimo. Lordi pensò che se l'Italia avesse regalato al dittatore cinese un aereo di uguale importanza, da affidare ad un pilota sempre italiano, la Missione ne avrebbe certamente guadagnato. La proposta fu ben accetta anche a Roma e si decise di regalare al Generalissimo l'aereo personale di Mussolini, un pesante trimotore SIAI Marchetti S.72 (immatricolato I-ABMO), anche se Lordi aveva indicato come più idoneo un aereo di nuova realizzazione, il SIAI Marchetti S.73. Con questa donazione si sperava anche di sedare le polemiche che da parte cinese si erano levate per i ritardi nelle consegne di alcuni velivoli.

Nel giugno del '35 si era già decisa la sostituzione di Lordi, che tra l'altro per problemi di salute doveva trascorrere un periodo di convalescenza in patria, e si approfittò del dono a Chiang Kai-shek per procedere al cambio del capo Missione

perché la persona che avrebbe dovuto consegnare l'S.72 a Chang Kai-shek era appunto Scaroni. Convocato da Mussolini a palazzo Venezia, l'ufficiale si vide affidato direttamente da questi l'incarico.

Il volo di trasferimento verso l'Estremo Oriente, compiuto da Scaroni insieme al suo equipaggio, fu lungo e condotto in condizioni molto difficili, perché si dovette affrontare lungo la rotta Medio Oriente-India-Indocina-Cina il pieno della stagione dei monsoni e dei tifoni, in un periodo cioè in cui solitamente le linee aeree civili evitavano per quanto possibile questi voli. Il 4 agosto 1935, alle 15.30 locali, dopo un volo a tappe durato quasi un mese, l'S.72 atterrava finalmente a Shanghai(24).

Non è dato sapere se Scaroni, arrivato ufficialmente in Cina per sostituire temporaneamente Lordi, abbia riferito al collega le consegne ricevute, ma è certo che quando il 26 agosto del '35 prendeva la strada del ritorno in patria, Lordi era così sicuro che nel giro di pochi mesi sarebbe rientrato in Cina, da lasciare laggiù una parte della famiglia; mai poteva immaginare che al momento del suo arrivo in Italia gli avrebbero comunicato la fine della sua esperienza in Estremo Oriente.

L'avvicendamento Lordi-Scaroni fu un durissimo colpo per le sorti della Missione italiana, in quanto i cinesi, e soprattutto Chiang Kai-shek in persona, non gradirono affatto che si fosse proceduto alla sostituzione dell'ufficiale italiano con delicati incarichi presso le loro Forze Armate senza prima essere stati consultati. Quando fu chiaro al Generalissimo che mai più avrebbe rivisto Lordi, iniziò un vero e proprio braccio di ferro con Mussolini, che come Ministro dell'Aeronautica, e quindi come superiore di Lordi, si riteneva libero di deciderne l'impiego. Chiang si lamentò che privandolo di Lordi lo si stava amputando del "braccio destro". Tramite i canali diplomatici fece giungere a Roma esplicite richieste per un ritorno in Cina di Lordi; mobilitò il suo ambasciatore in Italia perché gli rintracciasse l'ufficiale napoletano per chiedergli di rientrare anche come privato cittadino e riprendere il suo posto. La situazione era quasi giunta ad un punto di stallo, tanto che il Ministero degli Esteri avanzò la possibilità di accontentare i cinesi mettendo loro a disposizione Lordi senza alcun incarico ufficiale(25), ma Mussolini fu irremovibile e confermò Scaroni come unico responsabile della Missione italiana in Cina(26).

La gestione Scaroni cominciava quindi con i peggiori auspici. Vivendo la questione Lordi come una sorta di affronto personale, Chiang Kai-shek scaricò di fatto il "partito italiano", lasciando campo libero a quello americano che poteva contare sul potentissimo generale Chow, capo della *Commission* e quindi anche responsabile degli acquisti. Per la Missione italiana sembrava avvicinarsi il momento del rimpatrio. Il Ministro Kung convocò l'ambasciatore italiano Lojacono (la rappresentanza diplomatica era stata nel frattempo elevata a rango di ambasciata) per comunicargli freddamente che "la permanenza della Missione italiana non era più gradita".

Generale Silvio Scaroni,
capo della Missione aeronautica in Cina dall'agosto 1935 al dicembre 1937

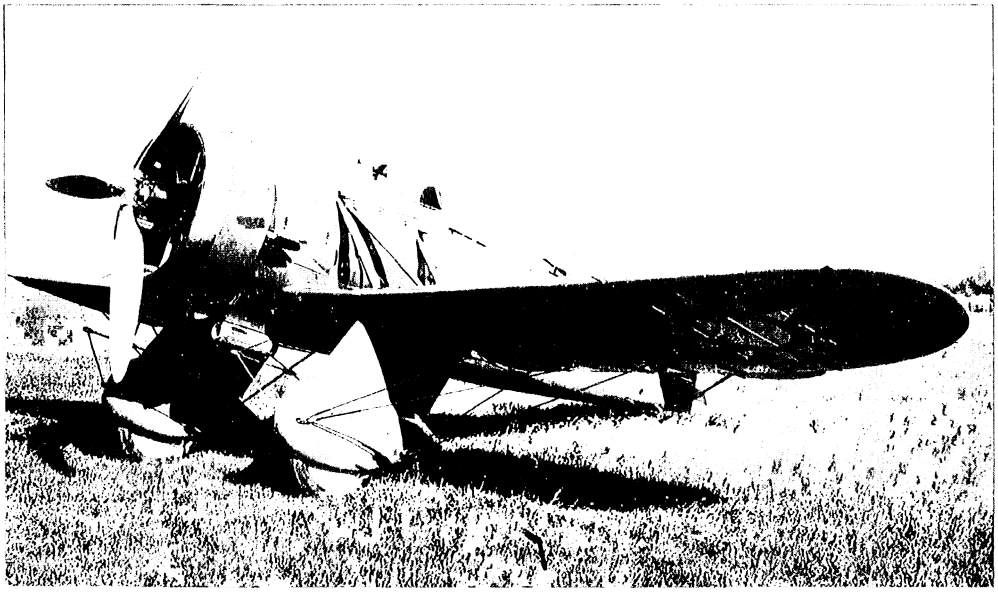
A rendere più difficile la situazione poi vi era la guerra italo-etiopica. La Cina come membro della Società delle Nazioni doveva considerarsi paese sanzionista, ma soprattutto temeva che le difficoltà che l'Italia attraversava in quel momento proprio per via delle sanzioni le impedissero di far fronte agli impegni contratti con il governo cinese. Chiang era inoltre portato ad assimilare la propria situazione di vittima dell'aggressione giapponese a quella etiopica. La guerra in Abissinia costituiva per Chiang "un pernicioso esempio per il Giappone", come disse a Scaroni, chiedendo a quest'ultimo di farsi latore di un messaggio a Mussolini perché cercasse di risolvere al più presto la questione etiopica. Il rifiuto di Scaroni non contribuì certo a migliorare la situazione della Missione[27].

Furono messi in atto tentativi di liquidare il materiale venduto dalle industrie italiane: prima si convertiva l'impiego degli aerei a compiti secondari, poi si procedeva all'abolizione della relativa squadriglia ed infine alla dismissione degli aerei uno ad uno. Era così accaduto per i bombardieri Caproni 111, tramutati in aerei da trasporto, e solo la ferma opposizione di Scaroni impedì che la stessa fine facessero gli S.72 dell'altra squadriglia da bombardamento. Anche le due squadriglie caccia andarono incontro ad un forte ridimensionamento.

L'attività della Missione però, pur tra evidenti difficoltà e in una situazione che lo stesso Scaroni definì umiliante per il personale italiano, proseguiva. Se la Missione ebbe ancora una storia questo fu certamente per le doti e i meriti di

Scaroni, che riuscì a conquistarsi alla fine la fiducia di Chiang Kai-shek, testimoniata, agli inizi del 1936, dal conferimento dell'incarico, che già era stato di Lordi, di consigliere capo per l'aviazione.

In giugno, oltre alla normale attività addestrativa nella scuola di Loyang iniziata dal febbraio '35, la Missione italiana si vide attribuita anche la responsabilità della Scuola di Osservazione Aerea, aperta a Nanchino, da cui usciranno in poco più di un anno ottanta osservatori. Dalla scuola di Loyang uscirono complessivamente con il brevetto di pilota 262 cinesi, mentre per quanto riguarda il personale tecnico, sotto la guida dei tecnici italiani, l'istituto di formazione per meccanici e specializzati arrivò ad ospitare fino a 800 allievi. Presso il Politecnico di Torino furono inviati 25 ingegneri cinesi per conseguire la specializzazione aeronautica. Va ricordato anche il giovane S.P. Cheung, che come allievo del corso Ibis frequentò l'Accademia Aeronautica di Caserta.



Velivolo Breda 27 con le colorazioni dell'aviazione cinese

I tentativi di boicottare il materiale italiano da parte degli elementi filoamericani della *Commission* arrivarono alla formulazione di accuse ridicole, come quella secondo cui i piloti dei caccia CR.32 erano costretti a spericolate manovre e "agitare" l'aereo per evitare che la miscela di carburante esplodesse durante il volo. Fu anzi da questo biplano Fiat che doveva venire per gli americani una pesante delusione. Il 31 luglio '36 questi vollero organizzare una gara di velocità (sul percorso Shanghai-Nanchino), seguita da una di acrobazia, tra il caccia italiano e un loro Curtiss "Hawk". Il capitano Andrea Zotti riuscì a superare il concorrente americano in ambedue le prove e a dare così sufficiente prova della qualità del velivolo italiano[28].

Nella vicenda della mancata trasformazione degli S.72 in velivoli da trasporto, un aiuto fondamentale a Scaroni venne dalla moglie di Chiang Kai-shek, Soong Mei-ling, da tutti abitualmente chiamata *Madame*, protagonista accanto al marito della politica cinese di questi anni. Appartenente ad una potente famiglia di finanzieri, i Soong, era stata sposata in quarte nozze da Chiang Kai-shek nel 1927, un matrimonio che per il Generalissimo doveva rappresentare una spinta importante nella sua corsa al potere. Madame rimase favorevolmente impressionata dalle capacità di Scaroni (di lui arrivò a dire all'ambasciatore italiano che era un *born fighter*); e così quando le venne conferita la responsabilità politica della *Commission* le sorti per Scaroni e i suoi uomini migliorarono sensibilmente.

Dal 12 al 18 ottobre 1936, si svolse ad Hangchow una manifestazione aerea e fu per Chiang Kai-shek l'occasione per fare il punto sullo stato dell'aviazione. In un suo discorso Chiang non esitò a pronunciare una durissima reprimenda nei confronti degli ufficiali presenti, rimproverando loro di non aver saputo approfittare della collaborazione degli occidentali, al contrario di quanto avevano fatto i giapponesi. Poi passò la parola a Scaroni che dal canto suo si lamentò della scarsa cooperazione che la Missione italiana aveva avuto sino a quel momento.

Scaroni, cui nel frattempo era giunta la promozione a generale di brigata aerea, fu incaricato da Chiang di compiere un giro ispettivo per le basi cinesi e fargliene poi un accurato rapporto. L'ispezione di Scaroni durò quasi tre mesi e furono visitati tutti i campi di volo, le sedi di squadriglia e i depositi. Il quadro fu abbastanza sconsolante, non tanto dal punto di vista quantitativo – potendo contare l'aviazione cinese su 660 velivoli, anche se dei tipi più diversi – quanto dal punto di vista organizzativo. L'italiano riferì a Chiang che solo "sei squadriglie avevano una discreta organizzazione e preparazione bellica, mentre il personale (18.000 uomini complessivamente) viveva ed agiva nel più grande disordine"[29]. Il rapporto di Scaroni, che non mancò di sollevare le ire di Chiang Kai-shek e della moglie, si risolse in pratica in un atto di accusa nei confronti di Chow e delle misure che aveva adottato come capo della *Commission* approfittando del vuoto lasciato da Lordi.

Ma proprio quando per la Missione italiana sembrava che la situazione fosse tornata simile a quella dei tempi di Lordi, sia il mutamento degli equilibri politici interni al regime di Chiang che il definitivo deteriorarsi dei rapporti cino-giapponesi, con il progressivo avvicinamento dell'Italia al governo di Tokyo, portarono nel giro di un anno al ritorno in Italia degli uomini della Regia Aeronautica.

Verso l'epilogo

Solitamente si individua nella vicenda del cosiddetto "rapimento" di Chiang Kai-shek il punto di svolta della storia politica cinese di questi anni. Ai primi di dicembre del '36, il Generalissimo si trovava a Sian nella regione dello Shensi,

dove era di stanza un'armata che sotto la guida di Chang Hsueh-liang, detto il "Giovane Maresciallo", era impegnata contro le forze comuniste. Invece di combatterli, il Giovane Maresciallo preferì raggiungere un accordo con i comunisti, con loro organizzare un colpo di mano e far prigioniero Chiang Kai-shek. In realtà l'armata di Chang Hsueh-liang era composta da soldati provenienti dalla Manciuria (come mancese era del resto lo stesso Giovane Maresciallo); a questi uomini della lotta contro i comunisti non importava granché, il loro primo desiderio era quello di tornare nella loro patria dopo averla liberata dagli invasori, a costo di una nuova guerra con i giapponesi.

Nella capitale Nanchino e a Shanghai, nel generale disorientamento, girò addirittura la voce che il Generalissimo fosse stato tolto di mezzo. La cattura in effetti era stata movimentata, visto che parecchi uomini della scorta di Chiang erano rimasti uccisi negli scontri, ma i ribelli, più che alla eliminazione fisica di Chiang o ad un colpo di stato, puntavano ad un cambiamento radicale della politica del governo centrale, chiedevano che venisse messa al primo posto la lotta anti-giapponese e questa, per unanime riconoscimento, compreso quello dei comunisti, poteva essere condotta solo sotto la guida del dittatore.

Questo avvenimento in un certo senso riguardò anche l'attività della Missione, perché nel vuoto di potere causato dall'assenza del Generalissimo l'iniziativa passò alla moglie che prese la decisione, certamente rischiosa, di andare a recuperare il marito; e a portare Madame Chiang Kai-shek a Sian fu l'S.72 donato da Mussolini, pilotato dal capitano Enrico Cigerza.

Giunti a Sian iniziarono le trattative per il rilascio di Chiang Kai-shek che avvenne il giorno di Natale del '36. Il giorno 26 anche Scaroni era a Nanchino a ricevere il dittatore che all'italiano apparve stanchissimo, nel corpo e nello spirito, tanto da doversi appoggiare ad un bastone. Probabilmente alla fine aveva dovuto accettare le condizioni poste dai rivoltosi e seppure continuava a essere il leader del paese, una parte del suo potere aveva dovuto lasciarla a Sian.

Il ritorno di Chiang aveva risollevato il morale di Scaroni che giustamente vedeva nel Generalissimo la principale garanzia per la permanenza della Missione in Cina, la cui attività poté proseguire in relativa tranquillità per i primi mesi del 1937.

Da qualche mese era diventata operativa la fabbrica cino-italiana di Nanchang a cui erano già state fatte le prime ordinazioni. Da una relazione sulla "Concorrenza straniera nel campo aeronautico cinese" inviata da Scaroni al sottosegretario per l'Aeronautica generale Valle[30], alla fine di marzo del 1937, risultavano in lavorazione presso Nanchang sei SIAI S.81. Scaroni tracciava un quadro generale della penetrazione aeronautica straniera in Cina, facendo presente come preponderante fosse ancora la presenza americana.

"Dal 1933 in poi – scrive Scaroni – gli Stati Uniti d'America predominano nettamente sul mercato aeronautico cinese. La loro opera di penetrazione in questo mercato è stata fin dall'inizio immensamente facilitata dalle favorevolissime condizioni generali che l'America gode in questo paese, soprattutto in virtù della lungimirante politica da essa fatta nella utilizzazione dell'indennità Boxer".

Il risultato era che sulle 31 squadriglie in cui era articolata l'aviazione da combattimento cinese al marzo '37 ben 26 erano equipaggiate con materiale americano, una con materiale francese, una con materiale tedesco e tre, delle originarie quattro, con materiale italiano. Tuttavia Scaroni si dichiarava fiducioso sull'avvenire delle sorti italiane, sia per quanto riguardava il ruolo della Missione sia, dopo l'attivazione della fabbrica, per la produzione aeronautica. Il 21 maggio il capitano Unia portò in volo per il collaudo un S.72 e i primi sette Breda 25 revisionati negli impianti di Nanchang(31).

Dalla Cina Scaroni forse non poteva valutare nella giusta misura quelle che erano state, nel frattempo, le prime concrete avvisaglie di una nuova fase dei rapporti tra Italia e Cina, e come la politica di Roma si stesse oramai allineando a quella di Tokyo. Un primo formale passo in tal senso fu il riconoscimento italiano del Manchukuò (che contraccambiò quello giapponese dell'occupazione dell'Etiopia), fatto che suscitò le vive proteste del governo di Nanchino: lo stesso Scaroni dovette subirsi le risentite parole a riguardo da parte di Madame Chiang Kai-shek.

I segnali che venivano dalla mutata situazione interna cinese e la ripresa dei toni aggressivi da parte nipponica fecero chiaramente presagire quali sarebbero stati gli sviluppi. Furono, come è noto, i giapponesi a iniziare le ostilità, ai primi di luglio del '37, prendendo come pretesto l'incidente scoppiato al ponte Marco Polo, a Wanping, una località a quindici chilometri a ovest di Pechino.

Scaroni, nel rispetto di quelle che erano le sue competenze, collaborò ai piani di difesa e il giorno 21 luglio lo comunicò ai suoi superiori a Roma(32). Lo stesso giorno, per uno strano gioco del destino, partiva da Roma il messaggio con cui gli si ordinava di non prendere iniziative che andassero contro i giapponesi(33). Chiang Kai-shek chiese a Scaroni un maggiore coinvolgimento nelle operazioni belliche, proponendogli di assumere la carica di capo di Stato Maggiore, ma Scaroni per ragioni di opportunità dovette rifiutare e al suo posto venne nominato il colonnello americano Claire Chennault. Per le stesse ragioni, lettera morta rimase anche la richiesta cinese, avanzata nel settembre, di cinquanta aerei da caccia Fiat G.50, richiesta per la quale Scaroni si era tanto dato da fare. Ma già da tempo il Ministro degli Esteri Ciano aveva fatto bloccare le forniture di materiale bellico alla Cina. Le direttive che arrivavano da Roma erano alquanto vaghe e lasciavano Scaroni in una situazione che definire spinosa è poco: gli si raccomandava "lo svolgimento come per il passato dei normali compiti attribuiti alla Missione",

trascurando il fatto che le mansioni di Scaroni come consigliere capo per l'aviazione imponevano un ben diverso ruolo nell'ambito dell'organizzazione militare cinese.

Il personale italiano si ritrovò in zona di combattimento, esposto agli attacchi aerei giapponesi. La base di Nanchang fu bombardata a più riprese; in uno di questi bombardamenti andò distrutto anche l'S.72 donato da Mussolini a Chiang con cui Scaroni era giunto in Cina.

Nel riassumere all'ambasciatore Cora la situazione della Missione il 12 ottobre '37[34], Scaroni lamentava l'inattività cui erano oramai condannato il personale della Missione e il fatto che questo si trovasse alle dipendenze di Chennault, sottolineando il clima di diffidenza che aleggiava nei confronti dei militari italiani, giudicati come alleati degli invasori.

Ormai il clima per il personale italiano era divenuto molto pesante. Gli uomini della Regia Aeronautica e le maestranze della fabbrica di Nanchang rischiavano addirittura la loro incolumità.

"Poiché tanto gli Ufficiali della Missione che il personale della fabbrica – continua Scaroni – vivono giornalmente ad immediato contatto con un largo stuolo di militari e civili cinesi, essi hanno la sensazione diretta e precisa della ostilità che si va accumulando contro di noi, e molti di essi non mi hanno taciuto i loro timori circa la loro sicurezza personale [...] Ciò che io ritengo non sia esagerato, specie nel caso in cui una disfatta cinese portasse il disordine e la disgregazione nelle truppe. Ciò che in Cina è accaduto più di una volta"[35].

Racconta Scaroni che un rumeno, motorista presso una squadriglia, temendo di essere scambiato per italiano, preferì lasciare la Cina prima che fosse troppo tardi. Anche la stampa internazionale diede il suo contributo a rendere più problematica la vita della Missione: un giornale di Hong Kong arrivò a scrivere che gli italiani indicavano ai giapponesi gli obbiettivi da colpire; un altro ancora diffuse la notizia che tra i resti di un bombardiere giapponese abbattuto era stato rinvenuto il corpo di un pilota italiano[36]. La posizione ufficiale italiana sul conflitto in atto, espressa in occasione della Conferenza di Bruxelles, lasciava del resto poco adito a incertezze.

Inevitabilmente anche la posizione di Scaroni perse di importanza; Madame gli chiese ad un certo punto di andare ad occuparsi della fabbrica di Nanchang, oggetto degli attacchi aerei dei giapponesi. Scaroni rispose a Madame che la fabbrica non rientrava nelle sue competenze, nutrendo il fondato sospetto che si volesse in realtà allontanarlo dai centri decisionali ed evitare così ogni rapporto imbarazzante. Scaroni si limitò ad una ispezione di tre giorni (6-8 ottobre), tanto per non compromettere definitivamente i rapporti con Madame.

Stante questa situazione Scaroni giudicava opportuno il ritiro della Missione, ma si trattava, secondo l'ufficiale italiano, di un'operazione da condurre con estrema delicatezza per non mettere a definitivo repentaglio l'incolumità degli italiani. Meglio, suggeriva Scaroni all'ambasciatore, un colloquio franco e chiarificatore direttamente con Chiang Kai-shek.

Il 4 dicembre le autorità cinesi formalizzarono alla Missione l'invito a lasciare il territorio cinese. Il giorno dopo, il capitano Cigerza avvisava Scaroni che nuovi ospiti erano arrivati sulla base di Nanchang: duecento militari e trenta velivoli da combattimento, giunti dall'Unione Sovietica, conseguenza questa del patto di non aggressione che in agosto URSS e Cina avevano sottoscritto. Scaroni stesso si ritrovò nell'albergo di Hangchow dove alloggiavano due piloti volontari francesi giunti in Cina per combattere contro i giapponesi.

Al momento della partenza, molti piloti cinesi tributarono un ultimo, caloroso saluto agli italiani che se ne andavano. Il 19 dicembre, imbarcati ad Hong Kong sulla motonave *Vittoria*, i membri della Missione italiana, con i propri familiari, lasciarono il porto della colonia inglese per fare ritorno in patria.

"Era un mesto rimpatrio", commenterà poi Scaroni, "che neppure il pensiero di rivedere, dopo tanto tempo il proprio paese, i propri cari riusciva a dissipare il senso di avvilimento che segretamente ci tormentava. Ci si sentiva un po' come degli sconfitti; e più che degli sconfitti, dei traditi dagli stessi nostri governanti, che per inseguire un vano sogno di grandezza rinunciavano tra l'altro ai solidi benefici morali e materiali conseguiti all'altra estremità del mondo, da un pugno di aviatori italiani"[37].

Non si possono concludere queste brevi note senza accennare a quelli che furono gli sviluppi delle vicende umane dei due principali protagonisti della storia della Missione aeronautica in Cina. Lordi ebbe vita travagliata al suo rientro in patria. Lasciato il servizio, si dedicò a svariate attività; trovò un impiego presso un polverificio vicino Roma, il polverificio Stacchini. Dopo l'8 settembre aderì al Fronte Clandestino e compì numerose azioni di sabotaggio contro i tedeschi. Nel gennaio del '44 fu catturato e portato a via Tasso. Finì i suoi giorni con gli altri trucidati alle Fosse Ardeatine. È decorato di medaglia d'oro al V.M.

Silvio Scaroni invece proseguì la sua carriera fino a giungere ai massimi livelli. Durante la seconda guerra mondiale fu comandante di importanti unità e pare che i suoi rapporti con Goering, con cui ebbe a che fare, non fossero dei più cordiali. Dopo l'8 settembre si ritirò nella sua casa di Carzago della Riviera, sul lago di Garda. È scomparso nel 1977. Delle sue molteplici esperienze come militare ci ha sempre fortunatamente voluto lasciare traccia scritta[38]. Il suo lavoro sulle vicende vissute come capo Missione in Cina uscì nel 1970, a poco più di trenta anni dagli avvenimenti. Come si accennava all'inizio, lo scrisse non certo per fini autocelebrativi, ma esclusivamente per rispondere agli attacchi che la Missione italiana aveva subìto e continuava a subire[39]. Scaroni non poteva rimanere in silenzio quando la Missione italiana in Cina veniva dipinta come una sorta di banda di gangster che aveva raggirato i cinesi e agito come quinta colonna dei giapponesi durante la guerra del '37. Scaroni confutò queste calunnie, per lui estremamente offensive, anche perché, come abbiamo visto, se ci fu un

occidentale che cercò di aiutare effettivamente i cinesi questo fu Scaroni. Una conferma della correttezza del suo comportamento Scaroni l'aveva avuta del resto pochi anni prima della pubblicazione dell'opera. Nel 1966, in occasione dell'ottantesimo compleanno di Chiang Kai-shek venne coniata a Formosa una medaglia commemorativa; il Generalissimo si premurò di inviarne un esemplare al suo ex consigliere capo per l'aviazione (e una anche al suo pilota personale Cigerza), a ricordo di un rapporto di stima e fiducia che il vecchio dittatore non aveva mai messo in dubbio.

Un particolare ringraziamento va a Gregory Alegi, Carlo Fejer de Bük, Giancarlo Garello: senza il loro prezioso aiuto non sarebbe stato possibile compilare questo testo di cui l'autore rimane, logicamente, l'unico responsabile.

MEMBRI DELLA MISSIONE AERONAUTICA ITALIANA IN CINA (1933-37)*

Ufficiali	periodo di permanenza	incarico
Col. pil. Roberto Lordi	X.1933 - VIII.1935	capo Missione e consigliere capo per l'aviazione
Cap. Gari Nicolò Galante	X.1933 - XII.1934	progettazione infrastrutture
Magg. pil. Vincenzo Napoli	10.I.1934 - 11.VIII.1935	comando base Nanchang e istruttore
Cap. pil. Francesco Martini	10.I.1934 - 19.XII.1937	istruttore di volo
Cap. pil. Enrico Cigerza	20.III.1934 - 19.XII.1937	istruttore di volo e pilota personale di Chiang Kai-shek
Cap. pil. Felice Torelli	8.V.1934 - 19.XII.1937	capo istruttore di volo
Magg. CCrc Francesco Leone	13.VI.1934 - 2.X.1936	cons. amministrativo della *Commission* e capo segr. Missione
Cap. pil. Gino Palmentola	13.VI.1934 - 15.III.1936	cons. Div. Personale della *Commission* e istruttore di volo
Cap. pil. Ferdinando Accardo	13.VI.1934 - 20.III.1936	istruttore Scuola bombardamento
Cap. pil. Mario Aramu	13.VI.1934 - 20.III.1936	istruttore Scuola bombardamento
Cap. Gari Renato Benadusi	12.VIII.1934 - 12.III.1937	progettazione infrastrutture
Cap. Gari Giorgio Cavalca	12.VIII.1934 - 12.III.1937	progettazione infrastrutture
Cap. pil. Andrea Zotti	12.VIII.1934 - XII.1936	istruttore caccia e collaudatore
Magg. Gari Marco Boschi	8.IX.1934 - 19.XII.1937	cons. Div. Tecnica della *Commission*
Col. pil. Silvio Scaroni	4.VIII.1935 - 19.XII.1937	capo Missione e consigliere capo per l'aviazione
Cap. pil. Carlo Unia	9.I.1936 - 19.XII.1937	Capo istruttore Scuola Oss: Aerea Nanchang
T. Col. CCrc Federico Stajano	4.I.1937 - 12.XII.1937	cons. amministrativo della *Commission*
Magg. Gari Umberto Tolino	IV.1937 - 19.XII.1937	cons. Serv. Tecnici della *Commission*
Cap. Gari Domenico Columba	10.VII.1937-19.XII.1937	cons. Serv. Tecnici della *Commission*
Cap. pil. Raffaele Colacicchi	17.VIII.1937-19.XII.1937	addetto Scuola Caccia

Sottufficiali	periodo di permanenza	incarico
Mar. Ernesto Nava	10.I.1934 - 19.XII.1937	motorista della sq. di Chiang Kai-shek e della Scuola piloti
Serg. Mario Salussolia	4.VIII.1935 - 19.XII.1937	motorista della sq. di Chiang Kai-shek e della Scuola piloti
Mar. Carlo Sala	10.I.1934 - 19.XII.1937	armiere istruttore
Serg. Magg. Giuseppe Currà	10.I.1934 - 19.XII.1937	montatore istruttore
Serg. Magg. Mario Bisol	4.VIII.1935 - 19.XII.1937	capo serv. radio della squadriglia di Chiang Kai-shek
Serg. Grasso	10.X.1934 - 10.IV.1936	istruttore pilota Scuola Loyang

*fonte: S. Scaroni, "Missione militare aeronautica in Cina", Ufficio Storico A.M., Roma 1970. I gradi riportati sono quelli rivestiti al momento dell'arrivo in Cina.

NOTE

(1) Leopoldo Nuti, *Italo Balbo e la politica estera fascista*, in "Italo Balbo Aviazione e potere aereo", a cura di C.M. Santoro, Roma, Ufficio Storico A.M. 1998, p. 63.

(2) *Idem*, p. 65.

(3) *Ibidem.*

(4) Sulle missioni aeronautiche all'estero precedenti il secondo conflitto mondiale cfr. quanto riportato da G. Alegi nel testo presente in questo volume. Oltre a queste andrebbero ricordate anche le delegazioni straniere in Italia; in un discorso alla Camera, pronunciato il 27 marzo 1935, il sottosegretario all'Aeronautica Valle riferiva di quindici missioni presenti in Italia a tutto il 1934. Il testo integrale del discorso è riportato in "Le Vie dell'Aria", n. 7/1935.

(5) Mi riferisco soprattutto all'opera di Silvio Scaroni, capo Missione dall'agosto 1935 al dicembre '37, *Missione militare aeronautica in Cina*, Ufficio Storico A.M., Roma 1970; e ancora: Carlo Unia, *Con la Missione militare aeronautica in Cina*, in "Rivista Aeronautica", ottobre 1971, p. 1771-1782. Mario Destro Bisol, *Storia di un'avventura. Dalla trasvolata atlantica ai cieli della Cina*, IBN Editore, Roma 1994. Sempre nell'ambito della memorialistica, si segnala inoltre il testo dattiloscritto, conservato presso l'Archivio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica e mai pubblicato, dell'autobiografia di Nicolò Galante, ufficiale del Genio aeronautico presente in Cina dall'ottobre 1933 al dicembre '34. Per il presente lavoro sono stati utilizzati anche: Giancarlo Garello, *Ali italiane nei cieli cinesi. La Missione Aeronautica italiana in Cina (1933-1937)*, in "Storia Militare", vol. 1, n. 1, ottobre 1993, p. 30-35; Id., *Il Breda 65 e l'Aviazione d'assalto*, Roma, Edizioni dell'Ateneo e Bizzarri, 1980. Di Garello vanno inoltre ricordati gli interventi in difesa del comportamento del personale della Regia Aeronautica su numerose pubblicazioni straniere ogniqualvolta che su queste si sia tornati a parlare in termini palesemente distorti, come accaduto anche in tempi recenti, della Missione italiana in Cina. Un'ultima annotazione, infine, sulle fonti d'archivio. Mentre poco o quasi nulla è stato reperito presso l'Archivio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica, sono stati consultati alcuni fondi disponibili presso l'Archivio Centrale dello Stato e presso l'Archivio Storico Diplomatico del Ministero Affari Esteri. Purtroppo sulla ricostruzione di questa come di altre vicende della storia aeronautica italiana pesa il fatto che molti documenti, a volte essenziali per una più rigorosa visione dei fatti, siano presso archivi privati e quindi spesso di difficile, se non impossibile, utilizzazione.

(6) Cfr.: Frank M. Tamagna, *Italy's Interests and Policies in the Far East*, International Secretariat-Institute of Pacific Relations, New York 1941, p. 18. Sulla missione di De Stefani e sui deludenti risultati da questa conseguiti cfr. le testimonianze di Scaroni, *Missione militare aeronautica in Cina*, cit., e di Bisol, *Storia di un'avventura. Dalla trasvolata atlantica...*, cit.

(7) Ministero Affari Esteri, Dir. Gen. Affari Politici IV Ufficio, al Ministero dell'Aeronautica, 24.10.1932, n. 232090, in Archivio Storico Ministero Affari Esteri (ASMAE), "Affari Politici", "Cina" (1932), b. 24, f. 17 "Aviazione militare".

(8) G. Garello, *Ali italiane nei cieli...*, cit., p. 31.

(9) Cfr. in proposito: Michael E. Lestz, *Percezioni cinesi del fascismo italiano 1922-1934*, in "Storia contemporanea" n. 2, aprile 1984, p. 245-261; Id., *Gli intellettuali del Fuxingshe. Fascismo e dittatura del partito in Cina, 1932-1937*, in "Storia contemporanea" n. 2, aprile 1987, p. 269-285. Da ricordare poi che nei locali delle scuole di volo o in occasione di cerimonie ufficiali organizzate tra la Missione italiana e le autorità cinesi, queste ultime e lo stesso Chiang Kai-shek chiedevano che venissero esposti ritratti ufficiali di Mussolini.

(10) R. Legazione Shanghai al Ministero Affari Esteri, 11.4.1933, n. 1451 R., in ASMAE, "Affari Politici", "Cina" (1933), b. 34, f. 4 "Missione aeronautica italiana in Cina e forniture di aeroplani".

(11) Mario De Bernardi (Venosa, 1° luglio 1893 – Roma 8 aprile 1959), pilota durante la guerra 1915-18, si era guadagnato fama mondiale per i numerosi successi che aveva raccolto in gare e competizioni internazionali, a cominciare dalla vittoria a Norfolk (USA) nella Coppa Schneider del 1926. Lasciato il servizio attivo, De Bernardi proseguì la sua attività di pilota e collaudatore per conto di alcune industrie. Il suo nome è rimasto legato anche al Campini-Caproni, primo aereo "a reazione" italiano, che collaudò in volo il 28 agosto del '40.

(12) Nato a Napoli l'11 aprile 1894, Roberto Lordi proveniva dai corsi regolari dell'Accademia Militare e aveva combattuto come pilota durante la I guerra mondiale. Transitato nei ruoli della Regia Aeronautica nel 1923, al momento del conferimento dell'incarico in Cina era il comandante dell'Aviazione della Cirenaica.

(13) Cfr.: Maria Falorsi De Bernardi, *Mario De Bernardi*, Edizioni Bizzarri, Roma 1976, p. 70-72.

(14) Per il personale inviato in Cina vds. lo specchio riepilogativo finale.

(15) S. Scaroni, *Missione militare aeronautica in Cina*, cit., p. 8. Una testimonianza sull'atteggiamento di Chiang mi è stata fornita dal figlio di Lordi.

(16) Sul coinvolgimento della Missione italiana nelle operazioni contro le forze comuniste cfr. anche quanto riportato da Scaroni nella relazione *Risultati conseguiti dalla missione militare aeronautica in quattro anni di permanenza in Cina* compilata sul finire del periodo in Cina: "Nel Marzo 1935 gli Ufficiali Piloti Italiani partecipavano alla campagna contro i comunisti nel Kweichow, trasportando con lunghi e rischiosi voli su zone montagnose e deserte, materiale bellico alle truppe del Governo circondate dai comunisti. Lavoro, questo, che i piloti americani si erano rifiutati di svolgere, dato il rischio che comportava". In Archivio Centrale dello Stato (ACS), Ministero dell'Aeronautica, Gabinetto del Ministro (GABAEREO) (1937), "Cina – Missione Aeronautica", b. 64, f. 9. V.13.2.

(17) *Ibidem*.

(18) R. Legazione Shanghai al Ministro Affari Esteri, 21 febbraio 1934, n. 406/79, in ASMAE, "Affari Politici", "Cina" (1934), b. 42, f. 7 "Aviazione militare e civile".

(19) Per un quadro delle esportazioni aeronautiche italiane in Cina si rimanda alla tabella pubblicata da G. Garello in, *Ali italiane nei cieli...*, cit., p. 35. La prima vendita di velivoli in Cina risale agli anni Venti (otto Ansaldo A. 300). In tutto, seguendo Garello, furono esportati in Cina complessivamente 137 aerei.

(20) Il rapporto di Drysdale è contenuto in *Foreign Relations of the United States*, Diplomatic Papers 1934, vol. III, *The Far East*, Washington 1950, p. 315-317; il documento mi è stato fornito gentilmente da G. Garello che ringrazio.

(21) Ragioni di spazio impongono di fare solo pochi accenni sulla SINAW che, seppur non direttamente connessa all'operato della Missione, legò inevitabilmente a questa le sue vicende. Particolare attenzione meriterebbe poi la figura dell'ingegner Luigi Acampora, consigliere delegato della SINAW, cui venne affidata la responsabilità della fabbrica; grazie a lui riuscì a diventare operativa in circa due anni (1936), battendo sul tempo la Junkers che aveva raggiunto con i cinesi un accordo per la realizzazione di una fabbrica cino-tedesca i cui impianti, ancora ad ottobre 1937, dovevano essere ultimati. Acampora si rivelò inoltre acuto osservatore della complessa realtà politico-istituzionale cinese, come dimostrano i suoi dettagliati rapporti inviati in Italia. Per una sintesi della storia della SINAW cfr.: G. Garello, *Il Breda 65 e l'Aviazione d'assalto*, cit., p. 186-192.

(22) Ministero dell'Aeronautica a Ministero Affari Esteri, 23.10.1934, n. 07031, in ASMAE, "Affari Politici", "Cina" (1934), b. 42, f. 7, "Aviazione militare e civile".

(23) Silvio Scaroni (Brescia, 12 maggio 1893) che all'epoca dei fatti qui descritti ricopriva l'incarico di aiutante di Campo del re, costituiva senza dubbio una figura di grande prestigio, in quanto decorato di medaglia d'oro al Valor Militare, secondo degli assi italiani della prima guerra mondiale, dopo Francesco Baracca per numero di vittorie ottenute in combattimento.

(24) L'equipaggio era formato oltre a Scaroni dal capitano pilota Angelo Tondi, dal sottotenente pilota Alfonso Chiapparo e dai sergenti Mario Bisol, Filippo Pescatori e Mario Salussiola. Dei due ufficiali, il primo rientrerà subito in Italia, mentre il secondo, Chiapparo, rimarrà in Cina come addetto aeronautico fino al 1937, quando per contrasti con Scaroni fu rimpatriato. Inviato in Spagna, morì in combattimento e si guadagnò la massima ricompensa al V.M. Per ogni ulteriore ragguaglio sul volo Italia-Cina si rimanda a quanto riportato da Scaroni nel suo *Missione militare aeronautica in Cina*, cit., p. 91 e sg.

(25) Appunto per S.E. il Sottosegretario di Stato, in ASMAE "Affari Politici" "Cina" (1935) b. 50, f. 3, "Aviazione militare e civile".

(26) Ministero Affari Esteri a R. Ambasciata in Cina, trasmissione telegramma di Mussolini a Chiang Kai-shek, 6.11.1935, in ASMAE "Affari Politici" "Cina" (1935) b. 50, f. 3, "Aviazione militare e civile". Sulle cause del siluramento di Lordi vanno riportate, per ragioni di completezza, le voci di un suo presunto coinvolgimento nella gestione dei "compensi" che venivano trattenuti dai cinesi per l'acquisto degli aerei italiani (cfr. Bisol, *op. cit.*, p. 186-188). Al di là di queste dicerie, la fondatezza delle quali non trova riscontri ufficiali, tutto lascia supporre che le traversie cui Lordi andò incontro (allontanamento dal servizio, confino) vadano in qualche modo inserite nel quadro delle vicende del "dopo Balbo"; la figura di Lordi va infatti, per molti aspetti, affiancata a quella del capo di gabinetto di Balbo, Sabato Martelli Castaldi, cui era legato da salda amicizia, anche lui caduto in disgrazia e allontanato dal servizio; una sorte comune che troverà la sua sublimazione nella tragica fine di entrambi sotto i colpi dei tedeschi alle Fosse Ardeatine. Su Martelli Castaldi vds. Mario Avagliano. *Il Partigiano Tevere*, Avagliano editore, Cava dei Tirreni 1996.

(27) S. Scaroni, *Missione militare aeronautica in Cina*, cit., p. 21.

(28) *Idem*, p. 35-36.

(29) Dati ripresi dalla relazione *Risultati conseguiti dalla missione militare aeronautica in quattro anni di permanenza in Cina*, cit.

(30) ACS GABAEREO (1937), b. 64, f. 9.V.13.3, "Cina. Consorzio aeronautico italiano".

(31) C. Unia, *op. cit.*, p. 1778.

(32) ACS GABAEREO (1937) b. 63, f. 9.V.13.1/A, "Cina. Tensione cino-giapponese".

(33) *Ibidem*.

(34) ACS GABAEREO (1937) b. 64, f. 9.V.13.2, "Cina. Missione Aeronautica".

(35) *Ibidem*.

(36) S. Scaroni, *Missione militare aeronautica in Cina*, cit., p. 68-69.

(37) *Idem*, p. 75.

(38) S. Scaroni, *Impressioni e ricordi di guerra aerea*, Soc. Tip. Editrice Nazionale, Torino 1922; *Battaglie nel cielo*, A. Mondadori, Milano 1934 (I ed.), ried. Longanesi, Milano 1971; *Con Vittorio Emanuele III*, A. Mondadori, Milano 1954.

(39) Per le polemiche si rinvia alle citate opere di Scaroni, Unia e Garello. Per suggerire un'idea delle falsità che sono spesso circolate sul conto della Missione italiana, si ricorderà soltanto che per aumentarne i demeriti ne è stata artificiosamente gonfiata la consistenza, arrivando ad affermare che era composta da circa 150 elementi! Un ruolo fondamentale nella diffusione di queste "inesattezze" è stato quello di Chennault con il suo *Way of a Fighter*, apparso nel 1949. Chennault divenne successivamente famoso come comandante della squadriglia di volontari delle "Tigri volanti" e combatté al fianco dei francesi in Indocina. Paradossalmente il trattamento riservato a Scaroni e ai suoi uomini non venne adottato per la Missione militare tedesca (dove a Von Seeckt era subentrato il generale Alexander von Falkenhausen) che aveva ben diverse e maggiori responsabilità e che nell'ultimo periodo di permanenza in Cina (1937-38) poteva contare 135 consiglieri.

LA MISSIONE AERONAUTICA ITALIANA IN ARABIA SAUDITA (1935-39)

GREGORY ALEGI

Costituita nel 1923 dall'unione delle componenti aviatorie di Esercito e Marina, la Regia Aeronautica conobbe fino alla seconda guerra mondiale un forte sviluppo sotto ogni aspetto, ivi compreso quello del contributo a sostenere la politica estera italiana. Dell'ampia e capillare rete di rapporti internazionali tessuta dalla Regia Aeronautica fino alla seconda guerra mondiale, ben poco è stato tramandato ed ancora meno è stato studiato, preferendosi la ben più agevole celebrazione (o demonizzazione) di grandi eventi come le trasvolate atlantiche o di singole personalità di assoluto rilievo, come Balbo. Per analizzare e collocare correttamente la Regia Aeronautica nel panorama politico-militare di quegli eventi non è però possibile prescindere dalla dimensione internazionale, che alla vigilia della seconda guerra mondiale vantava un curriculum davvero imponente: 39 nazioni importatrici di materiale aeronautico italiano, 44 missioni straniere giunte in Italia per visitarne o studiarne l'organizzazione aeronautica, personale di 25 nazioni istruito in Italia, missioni aeronautiche nazionali inviate in 15 diversi Paesi[1].

Nonostante le importanti complessive del fenomeno, che nelle sue articolazioni sarebbe senz'altro suscettibile di contribuire ad un più completo e corretto apprezzamento della situazione aeronautica nazionale, le missioni italiane sono ancora scarsamente studiate[2]. Tipico è il caso della "Missione Aeronautica Italiana in Saudia" che – pur avendo impegnato tra il 1936 e il 1939 numerose persone e sei aerei in un difficile ambiente operativo ed in un contesto di evidente sensibilità per via della presenza italiana nel Corno d'Africa – restò in Italia sostanzialmente dimenticata sin quando la nostra partecipazione nella guerra del Golfo (1991) ne fece riaffiorare l'ormai sbiadito ricordo ed indusse le autorità aeronautiche nazionali a promuovere una apposita ricerca[3].

Italia e Arabia Saudita: la diplomazia dell'amicizia

L'Arabia Saudita[4] era un giovane stato creato ad opera del whahabbita Abdul Aziz Bin Abdul Rahman Al Saud (o, più in breve, Ibn Saud), aggiungendo al proprio regno del Neged il territorio dell'Hedjaz, strappato militarmente a quello Hussein Ali che ne era stato creato sovrano dalle potenze occidentali. Altrove, la Francia sottraeva la Siria a Feysal, compensato dall'Inghilterra con l'Iraq, mandato britannico assieme a Transgiordania e Palestina, dove l'immigrazione

ebraica iniziava ad assumere dimensioni destabilizzanti per l'intera area. A questo si aggiungano non solo le condizioni di vita ancora difficili, non essendovi ancora la possibilità di aumentare il benessere attraverso i proventi del petrolio[5], ma anche la sensibilità mussoliniana per il risveglio nazionale arabo e indiano, documentata sin dai primi anni Venti[6].

Esulando evidentemente i rapporti italo-sauditi dai limiti di questo contributo, gioverà qui ricordare come il loro clima complessivo sia stato definito come una "diplomazia dell'amicizia" da Matteo Pizzigallo nella sua recente e completa monografia[7]. A questa tendenza non era certo estranea l'evoluzione geostrategica creatasi sul mar Rosso determinatasi per l'azione di Ibn Saud e che influiva sugli interessi italiani nel Corno d'Africa, al punto da determinare uno spostamento del baricentro diplomatico italiano nell'area dallo Yemen all'Arabia Saudita. Tale rimodulazione, avvenuta non senza contraddizioni per via del retaggio di mentalità coloniale di cui erano permeati gli ambienti governativi italiani, fu fortemente sostenuta dai funzionari e rappresentanti diplomatici italiani accreditati a Gedda e la sua realizzazione passò appunto attraverso la Missione Militare Aeronautica, la cui vicenda costituì un termometro fedele dell'andamento generale dei rapporti tra i due paesi.

È ben chiaro come l'interesse italiano per quella cruciale area geografica non potesse non trovarsi in contrasto con le consolidate posizioni ed i disegni che francesi e inglesi nutrivano per essa[8]; ed è altrettanto chiaro come da ciò scaturissero una convergenza con le posizioni del nazionalismo arabo e una divergenza, peraltro più modesta ed a tratti contraddittoria, da quelle del movimento nazionale ebraico. Di qui e dall'esplicita proposta di "Italia 'ponte' tra occidente e oriente e 'scuola occidentale' per le nascenti nazioni islamiche", concretizzatasi in discorsi, convegni e persino in trasmissioni in lingua araba da Radio Bari, tra gli inglesi si diffuse addirittura una "psicosi dell''italiano sotto il letto'"[9].

I primi contatti

I prodromi della collaborazione aeronautica italo-saudita possono farsi risalire alla visita a Roma del sottosegretario di stato per gli Affari Esteri del Regno dell'Hedjaz Fuad Hamza nel 1932[10]. In quell'occasione Fuad Hamza espresse al console italiano a Gedda "il desiderio di conoscere quali siano le condizioni per l'ammissione di allievi stranieri ai corsi dell'Accademia Aeronautica di Caserta"[11]. Il 20 giugno 1932 il generale Gennaro Tedeschini Lalli, capo di gabinetto del Ministro dell'Aeronautica Italo Balbo, comunicava non esservi ostacoli all'ammissione di allievi hedjaziani, tanto per il corso regolare della durata di quattro anni quanto per il solo conseguimento dei brevetti di pilota di aeroplano e di pilota militare della durata di sei-otto mesi[12]. La notizia venne comunicata all'Hedjaz in occasione dell'invio a Gedda del nuovo Ministro italiano[13]. Alla disponibilità italiana non venne tuttavia dato seguito, preferendo l'Hedjaz inviare i primi allievi in Turchia "per maggiore facilità di lingua e affinità di costumi [...] anche in vista degli amichevoli

rapporti esistenti fra l'Italia e la Turchia"[14]. Tale progetto non ebbe tuttavia seguito pratico, per difficoltà frapposte dal governo turco, né potevano giungere istruttori di volo dai paesi arabi limitrofi che occasionalmente fornivano a scopo addestrativo ufficiali d'artiglieria ex ottomani. La situazione aviatoria in Arabia Saudita non era, in quel momento, particolarmente florida. Secondo quanto riferiva la Legazione di Gedda nel marzo 1934, esistevano solamente quattro aerei inglesi, acquistati nel 1928 ma ormai in pessime condizioni generali e senza alcuna organizzazione tecnico-logistica[15]. Più tardi, pare per iniziativa del principe Feysal, alla Mecca fu fondato un club del volo con sede ad Al-Qashashia, che si riuniva ogni lunedì sotto la presidenza dello stesso Feysal[16]. Sulla passione aeronautica del principe ereditario vi è peraltro concordanza unanime delle testimonianze, tanto saudite quanto italiane: con grande lungimiranza, Feysal aveva compreso il valore dei servizi aerei per i collegamenti di un paese grande quanto un terzo degli Stati Uniti o una dozzina di nazioni europee.

Nel corso degli anni la stampa egiziana riferì occasionalmente dell'intenzione di aprire una scuola con personale straniero e, pur mancando per il biennio 1933-1934 ogni riferimento a trattative con l'Italia, si può dunque ipotizzare che dalla constatazione dell'esigenza nascesse un graduale ritorno sulle posizioni dell'autunno 1932, forse anche per l'accelerato interesse creatosi in Italia in relazione alle esigenze di tutela del traffico navale in mar Rosso che si sarebbero prevedibilmente venute a creare in seguito all'inizio del conflitto italo-etiopico. Infatti, come Suvich comunicava il 10 novembre 1935 al Ministro italiano a Gedda, Persico, "Interessa che codesto Governo sappia che Italia confida che da eventuali accordi fra Saudia e Gran Bretagna nulla derivi che possa compromettere attuale equilibrio del mar Rosso e della penisola araba, di cui è elemento essenziale mantenimento completa indipendenza e sovranità Regno saudito come dello Yemen. Italia, desiderosa che si rassodino rapporti amichevoli tra i due Regni arabi costa orientale mar Rosso, rispettosa loro indipendenza e sovranità, ha solo interesse che attuale equilibrio non sia turbato, onde potere sviluppare con Regno saudito [sic] suoi attuali rapporti di fiduciosa amicizia e dare incremento reciproche relazioni economiche"[17].

Allievi sauditi nelle scuole italiane

La prima fase della collaborazione aeronautica si espletò attraverso l'invio in Italia di un primo nucleo di allievi sauditi. La selezione in Arabia era stata effettuata tramite il club del volo, al quale affluirono oltre 100 candidati, ridotti a 40 dopo una prima selezione fisica[18]. I candidati furono poi inviati a L'Asmara per la visita medica, che superarono solo in quattro. Per coprire l'aliquota di sei posti concordata con l'Italia fu pertanto necessario un ulteriore reclutamento, al quale risposero un'ulteriore trentina di candidati, che effettuarono la selezione a Gedda, dove era arrivata una nave italiana con personale medico. Le visite furono effettuate presso l'ospedale Bab Al-Sharif. Il gruppo così formato comprendeva Abdullah Mandili[19], Sadaqa Trabazoni, Hamsa Trabazoni, Saleh Alem, Amin Shakir e Saeed Bakhsh, ai quali si aggiunsero successivamente Abdul Kadir Zin, Abdul Kadir Kamel, Salih Abdul Karim e Khalid Dia Eldin. I prescelti ebbero

dieci giorni per prepararsi al viaggio, effettuato con una nave italiana sulla rotta Massaua, Porto Sudan, Suez, Porto Said e Napoli. "Fu su questa nave che vidi il mio primo film", avrebbe ricordato mezzo secolo dopo Bakhsh.

Gli allievi, che al termine del corso ricevettero il grado di sottotenente, frequentarono il corso di pilotaggio presso la scuola centrale di pilotaggio di Grottaglie (Taranto), con inizio presumibilmente nel tardo inverno 1934-35: al 2 giugno 1935, infatti, almeno uno di questi allievi, Salik Abdul Karim, era in grado di effettuare il decollo da solo. Tale programma, frutto di un accordo tra i due paesi, era finanziato dal governo saudita per l'importo complessivo di 50.000 lire dell'epoca e coincise con la visita ufficiale effettuata in Italia dal principe Saud nel maggio 1935 per visitare l'aeroporto di Ciampino (dove effettuò un volo su un aeroplano da bombardamento), il Ministero dell'Aeronautica e la Scuola Centrale di Pilotaggio[20]. Il 1° Reparto Volo della scuola, dedicato ai velivoli di piccola potenza, era in quel momento dotato di biplani Caproni Ca.100 con motore radiale Fiat A.50, ma vi sono purtroppo solo scarne indicazioni sulle modalità del corso, che si svolse con ogni probabilità secondo le modalità ordinariamente previste per gli allievi italiani, o sull'attitudine dimostrata dai sauditi. Di Salik Abdul Karim possediamo tuttavia un sintetico giudizio che lo definisce "ottimamente preparato al decollo": di qui la sorpresa degli istruttori di fronte ad un suo banale incidente di atterraggio e la risultanza dell'inchiesta disciplinare che ne escludevano la responsabilità in merito[21].

Visita del principe Feysal a Ciampino

Al termine di questa fase il Ministro italiano a Gedda, Persico, s'interessò affinché agli allievi fosse consentito di proseguire per un semestre l'addestramento sempre presso la scuola di Foggia, per conseguire sui biplani Ansaldo A.300/6 il brevetto di pilota militare[22]. Il prolungamento fu accolto, ma gli allievi furono istradati verso il campo di Aviano (Ud), dove in quel momento aveva sede la Scuola Caccia, momentaneamente dislocata dalla più consueta sede di Castiglione del Lago (Pg). Il 13 settembre 1935 aveva quindi inizio ad Aviano un "Corso speciale saudiani" che avrebbe totalizzato 617 voli per 75h 7' di volo[23]. In questo caso, il comando espresse giudizi non positivi sugli allievi, segnalando come "l'inesperienza totale [...] in fatto di volo" dei "sudditi Saudiani" avesse dato all'istruzione "carattere di vero e proprio corso di pilotaggio". In particolare, "all'inesperienza si univa l'assoluta mancanza di passione per il volo, di emulazione, di amor proprio e di doti naturali per il volo, così si sono dovute sormontare difficoltà non lievi per portare i sudditi Saudiani in grado di volare da soli. Non solo, ma dopo il decollo bisognava sempre insistere per farli volare tale era il loro stato d'animo poco 'aviatorio'". Secondo la testimonianza di un pilota italiano in servizio ad Aviano nello stesso periodo, il 27 settembre 1935 un saudita ebbe un incidente in atterraggio con l'A.300-6, capottando senza conseguenze per sé e con modesti danni all'apparecchio[24].

Volo del re Ibn Saud su Ca. 101

Da Aviano la pattuglia saudita proseguì il 28 novembre 1935 alla volta di Foggia per un'ulteriore fase istruzionale, ed in seguito alla positiva conclusione del corso da parte di Salik Alim e Sadaha Tarabzanli, avvenuta il 14 gennaio 1936[25],

i piloti furono inviati presso il 31° Stormo da Bombardamento Marittimo per frequentarvi un corso elementare di navigazione aerea della durata di circa un mese[26]. Nove allievi sauditi giunsero dunque a Orbetello il 10 febbraio per seguirvi, dal 12 febbraio al 9 marzo, le lezioni di teoria e pratica della navigazione strumentale ed interessandosi anche dell'organizzazione dei servizi aeroportuali e del funzionamento dei reparti operativi[27]. Questo corso era particolarmente qualificante, poiché il 31° Stormo, all'epoca comandato dal colonnello Alberto Briganti, era il diretto discendente della celebre "squadra atlantica" che sotto la guida di Balbo aveva effettuato le due crociere dell'Atlantico meridionale e settentrionale e dunque rappresentava uno dei luoghi con le più avanzate conoscenze al mondo in fatto di navigazione aerea. Vi partecipò anche Kalid Dia Eldin, l'unico del gruppo che non poté conseguire il brevetto militare, forse perché coinvolto nel litigio scoppiato tra i frequentatori sauditi il 24 febbraio[28].

A Orbetello non venne invece inviato Abdul Karim Salik, destinato alla Scuola Specialisti di Capua per seguire corsi tecnici che lo tennero impegnato sino alla prima decade di maggio. La scuola, che formava gran parte dei sottufficiali specialisti della Regia Aeronautica, aveva un'ampia dotazione di attrezzature didattiche (tra cui anche due "aule volanti" Caproni Ca.101) ed il curriculum copriva tutti gli aspetti inerenti alla costruzione, manutenzione, revisione e riparazione degli aeroplani militari. È pertanto possibile che le autorità saudite pensassero di affidare a Abdul Karim Salik la responsabilità tecnica della nascente forza aerea. Per aderire ad un espresso desiderio dell'interessato, il Ministero dell'Aeronautica acconsentì inoltre a inviare Kalid Eldin Dia presso la scuola di pilotaggio della Regia Accademia Aeronautica per un corso supplementare per il brevetto militare[29].

Il resto del gruppo saudita, ad eccezione del solo Kamel Abdul Kadir, rientrò in Arabia imbarcandosi a Napoli il 7 marzo 1936 sul piroscafo *Francesco Crispi* diretto a Massaua, da dove il 18 marzo avrebbero proseguito per Gedda con il *Massaua*[30]. La partenza di Kamel Abdul Kadir era prevista da Napoli con il *Cesare Battisti* in data 15 marzo, ed avrebbe proseguito da Massaua per Gedda il 1° aprile[31]; mentre infine la partenza di Kalid Eldin Dia e Salik Abdul Karim sarebbe avvenuta, sempre con il *Battisti* da Napoli, il 15 maggio, con prosecuzione da Massaua per Gedda il 27[32]. Allo sbarco a Gedda il 4 aprile gli otto piloti sauditi furono ricevuti da un rappresentante del governo, della Gioventù Araba e da varie personalità locali e, recandosi nel pomeriggio dal reggente della Legazione italiana, Bellini, gli dissero che non avrebbero mai dimenticato quanto avevano fatto per loro l'Italia e "l'incomparabile aviazione italiana" e che avrebbero voluto volare soltanto con aeroplani italiani[33]. Il racconto di parte italiana è corroborato dalla testimonianza di Bakhsh che, dopo aver accennato alla delusione sofferta nel non poter tornare in patria in volo, prosegue così: "All'arrivo a Gedda ricevemmo una tumultuosa accoglienza pubblica. Tra quanti ci accolsero vi erano i nostri insegnanti ed alti funzionari come lo sceicco Muhammad Surur Al-Sabban e lo sceicco Abdullah Al-Solaiman. Accoglienza analoga ci fu tributata alla Mecca. Re Abdulaziz, che in quel tempo si trovava a Al-Saqafia, alla Mecca, ci concesse inoltre un'affettuosa udienza".

Salpando da Napoli gli ultimi due piloti rimpatriati inviarono al capo del governo italiano, Mussolini, un telegramma di commiato: "Nel lasciare l'Italia dopo quattordici mesi di proficua istruzione aeronautica ringraziamo vivamente Vostra Eccellenza per cordiali accoglienze avute durante permanenza. Inneggiamo maggiore grandezza Italia imperiale"(34).

Sin dal 12 marzo Fuad Hamza aveva inoltrato a Bellini la lettera che esprimeva "i ringraziamenti del Governo di Sua Maestà al Regio Governo Italiano per la valorosa assistenza e la calorosa simpatia verso i componenti la Missione stessa, assicurando che il mio Governo tiene in dovuta considerazione il prezioso sforzo compiuto per l'esercitazione ed il successo della Missione suddetta"(35). Il Ministero degli Affari Esteri aggiungeva la propria gratitudine "per l'efficace assistenza tecnica e materiale prestata alla Missione aviatoria suddetta"(36). A questa lettera avevano fatto seguito le prime indiscrezioni sulla stampa araba, sostanzialmente coincidenti con la posizione ufficiale(37).

A fronte di un costo notevole (la prima fase era costata complessivamente all'Aeronautica circa 400.000 lire: il considerevole esubero rispetto all'ipotesi iniziale era in parte dovuto alla dilatazione temporale del programma, al conteggio del valore dei materiali tecnici utilizzati o ceduti agli allievi, ed in parte alla necessità da parte italiana di integrare l'assegno mensile degli allievi stessi: ancora all'atto della partenza da Napoli, infatti, ciascuno di loro ricevette mille lire)(38), i primi risultati del clima di collaborazione instauratosi tra i due paesi furono evidenti quando, al tempo della guerra d'Etiopia, l'Arabia Saudita mantenne un atteggiamento di stretta neutralità, rifiutando tra l'altro di applicare le sanzioni antitaliane stabilite dalla Società delle Nazioni(39).

La Missione aeronautica italiana in Saudia. Il periodo Ciccu

Ricevendo da Bellini notizia dell'imminente rientro dei suoi piloti, re Ibn Saud aveva fatto comprendere attraverso Fuad Hamza che avrebbe apprezzato il loro arrivo ai comandi di aerei italiani, anche in virtù della promessa, a suo tempo fattagli dal locale capo centro del SIM, tenente colonnello Odello, di un dono di apparecchi italiani(40). Le circostanze esatte dell'impegno non sono note, ma sono presumibilmente legate al momento di maggior incertezza circa l'atteggiamento che l'Arabia Saudita avrebbe assunto nella vicenda etiopica: non a caso, nell'agosto 1935 lo stesso Odello aveva ricevuto da Ibn Saud la richiesta di campioni di equipaggiamenti militari (tra cui un camion con rimorchio, un carro armato veloce, un cannone Skoda 75mm da montagna, mitragliatrici leggere e pesanti, radio da campo), per "completa organizzazione suo esercito con criterio moderno"(41). Nonostante la regolare consegna dei campioni, l'oggetto principale della trattativa, ovvero lo scambio di cammelli necessari alle forze italiane in Africa orientale contro 10.000 fucili con 1.000 colpi ciascuno ed altri armamenti destinati al Gran Mufti di Gerusalemme, non andò in porto, creando un clima persistente di sfiducia verso l'Italia anche a causa dell'intromissione di personale inglese che aveva avuto sentore della vicenda(42).

Il compito di verificare per conto del Ministero dell'Aeronautica la possibilità di riallacciare i contatti e l'opportunità di fornire gli aeroplani fu affidato al tenente colonnello Giovanni Tavazzani, giunto a Gedda l'8 marzo 1936 sotto il nome di copertura di "ragionier Giovanni Scuri"[43]. Questi, conoscente personale del primogenito di Ibn Saud, era autorizzato a trattare con ampia discrezionalità, potendo giungere sino alla cessione gratuita di apparecchi[44]. Muovendo con grande circospezione, spesso ricorrendo ad incontri notturni o travestito da arabo per eludere le interferenze dei servizi franco-britannici, nel corso di tre conversazioni Tavazzani riuscì a recuperare una situazione che inizialmente appariva compromessa[45]. Facendo leva sulla "convergenza degli interessi italiani e sauditi verso la eliminazione della egemonia che attualmente domina sui paesi arabi" e dichiarando "interesse italiano alla realizzazione del progetto del re Ibn Saud per la federazione dei paesi arabi sotto la sua direzione" (da cui discendeva il desiderio che il sovrano fosse militarmente forte, anche per potersi opporre ad eventuali azioni britanniche), Tavazzani propose che il governo saudita "si rivolgesse all'Italia per la creazione della propria aviazione" ed illustrò la possibilità di interdire il traffico navale da e per l'India utilizzando basi nel golfo Persico. Ibn Saud "si dimostrò molto sensibile alle argomentazioni politiche e gli piacquero e convenne nelle argomentazioni militari facendole anzi sue" ed a conclusione dei colloqui "disse d'informarmi che avrebbe fatto una richiesta di assistenza al governo italiano chiedendo dieci aeroplani sotto forma di dono politico per costituire il primo nucleo dell'aviazione saudita"[46]. Dai colloqui emerse inoltre l'importante vantaggio psicologico costituito dal vittorioso andamento delle operazioni in Etiopia, in sé e come dimostrazione della possibilità di sfidare con successo l'Inghilterra: negli ambienti di corte, Mussolini venne definito come "l'uomo più forte del mondo che ha vinto l'Inghilterra"[47]. Già il 26 marzo Tavazzani telegrafava al Ministero dell'Aeronautica di aver concluso con il governo saudita un accordo per la fornitura, ad un prezzo ancora da stabilire, di dieci velivoli, tra cui cinque bombardieri adattabili ad usi civili, tre scuola e due da trasporto, da consegnarsi possibilmente in volo dall'Eritrea[48]. Quattro giorni dopo, il sottosegretario Valle telegrafava la propria approvazione di massima dichiarando però di non poter consegnare il materiale dall'Eritrea (probabilmente per non sottrarlo alle esigenze belliche) e riservandosi di indicare gli aerei prescelti dopo aver ricevuto una relazione completa, che Tavazzani trasmise il 5 aprile[49]. Il sovrano decise di trattenersi nella zona della Mecca in attesa della risposta definitiva italiana che, sottoposta da Valle alla decisione di Mussolini[50], giunse poco dopo portata dal rientrante Ministro Persico. Mutando in ottimismo il disappunto per non essere riuscito ad ottenere l'uso di basi in territorio saudita, Tavazzani sperava però potesse giungere in seguito con l'approfondirsi della collaborazione[51] .

Il 23 aprile fu stabilito di inviare tre addestratori Caproni Ca.100 e tre trimotori da trasporto Ca.101bis, che sarebbero stati ceduti gratuitamente e senza alcuna condizione[52]. A conferma dell'immediata esecutività della decisione, il giorno

successivo il Ministero degli Esteri richiese quale "insegna o bandiera" Ibn Saud volesse riportata sui timoni dei suoi velivoli: la risposta fu una spada trasversale in bianco su fondo verde[53]. I tre Caproncini partirono da Napoli il 6 maggio 1936 sulla motonave *Volpi*, diretta a Massaua, mentre l'invio dei trimotori fu rinviato sino alla costruzione di un hangar in grado di contenerli[54]. Il 15 maggio partivano per l'Arabia due specialisti, i sergenti Salvatore Arzillo e Mario Mazzi che figuravano ufficialmente come dipendenti della ditta Caproni, seguiti il 30 maggio dal capitano pilota Giovanni Battista Ciccu, destinato a figurare quale istruttore civile di pilotaggio[55]. Quello stesso giorno ripartiva per Roma il capo della Missione Militare Aeronautica Italiana in Arabia Saudita, tenente colonnello Carlo Tempesti, colpito da un'infezione delle vie biliari[56]. Sebbene avesse ricoperto l'incarico solo dal 30 aprile al 30 maggio 1936, al suo ritorno avrebbe stilato una relazione che, pur senza trascurare le difficoltà ambientali, testimoniava della positiva accoglienza e poneva quale principale risultato della breve permanenza lo studio dell'organizzazione della base di Gedda e l'avvio di quello della rotta Gedda-Taif-Ryad-golfo Persico[57]. Per il futuro, l'ufficiale suggeriva di continuare a impartire il primo addestramento presso le scuole italiane, usufruendo delle loro ampie dotazioni ma anche dell'impressione di grandiosa efficienza che la Regia Aeronautica poteva trasmettere ai frequentatori.

Il dono dei Caproncini fu molto apprezzato da Ibn Saud che, ricevendo Persico, non mancò di assicurargli che in avvenire sarebbe ricorso all'assistenza aeronautica italiana[58]. Utilizzando quale base provvisoria una spiaggia di Gedda, Ciccu, fu ufficialmente incaricato di costituire la scuola di aviazione saudita costituita per decreto il 18 giugno 1936[59]; dal 18 al 23 giugno furono effettuati 80 voli, di cui 46 a doppio comando e 30 di allievi solisti: l'intensa attività, effettuata anche alla presenza di Fuad Hamza e del potente Ministro della Guerra e delle Finanze Abdallah Soleiman, fece una grande impressione e circondò di favore la nuova scuola[60].

Nel mese di agosto, primo di una serie di elogi che l'ufficiale italiano avrebbe ricevuto per la sua opera abile e paziente, l'emiro Feysal disse a Persico che Ciccu era stato "ricevuto a Taif e considerato dalle autorità locali come persona del paese, non come uno straniero"[61]. L'apprezzamento per l'opera di Ciccu permise dapprima di liberarlo dall'eccessivo controllo del comandante della piazza militare di Gedda e, appunto, di nominarlo direttore in sostituzione di un russo bianco, Nikolaj Najdenov, che da molti anni operava in loco assieme a tre meccanici suoi connazionali percependo uno stipendio mensile di 25 sterline oro in cambio di rari voli [62]. Pochi giorni dopo, il 22-23 agosto, la scuola colse un importante successo di propaganda, ulteriormente accresciuto dall'essere svolto da piloti arabi a bordo di apparecchi in forza all'aeronautica saudita, effettuando il primo sorvolo della Mecca: cinque piloti arabi decollati da Gedda sorvolarono isolatamente la città santa lanciandovi manifestini di propaganda aeronautica[63]. Questo volo costituì lo spunto per una festa in onore dei primi piloti sauditi, organizzata a El-Taif da un comitato di notabili locali per il 31 agosto ed entusiasticamente partecipata

dalla popolazione locale accalcata sulle tribune ed intorno al campo di volo[64]. Proveniente da Gedda, alla presenza dell'emiro Feysal e del Ministro della Guerra, ricevuti da cori di studenti inneggianti all'aviazione, alle 8,30 si portò all'atterraggio il Caproncino di Ciccu, seguito da quello di Abdullah Mandili con il motorista Saleh Khatib che atterrarono tra applausi scroscianti ed alte grida del pubblico. I piloti furono felicitati dall'emiro, visibilmente commosso, e la cerimonia proseguì tra l'entusiasmo generale. Come ebbe a commentare a Roma Persico, la festa dell'aviazione di Taif "nella mente delle autorità saudite e nel cuore delle folle [...] significava un pubblico riconoscimento delle qualità dimostrate dai piloti saudiani" ma anche un omaggio all'Italia "per l'amicizia dimostrata al regno arabo saudiano e per l'assistenza accordatagli. Tale omaggio," proseguiva, "dimostra che la nostra assistenza aeronautica [...] è uscita definitivamente dalla fase iniziale in cui esistevano diffidenze da parte delle autorità e incredulità del pubblico alimentata da una insidiosa e persistente propaganda di alcune legazioni estere"[65]. Quale prima risposta all'entusiasmo suscitato dalla festa dell'aviazione, il governo saudita espresse il desiderio di acquistare altri apparecchi, mentre Persico propose Ciccu per una ricompensa: il 15 novembre il valente istruttore fu nominato con *motu proprio* sovrano cavaliere dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro[66].

Avviata in questo modo l'attività della scuola iniziò l'attesa per la consegna dei trimotori Ca.101bis che, essendo in grado di trasportare un discreto carico bellico e strettamente derivati dal bombardiere che si era distinto nel recente conflitto etiopico, avrebbero costituito il primo vero elemento operativo dell'aeronautica saudita, come Tavazzani non aveva mancanto di segnalare[67]. Il ritardo nella consegna del primo esemplare discendeva da diversi ordini di motivi, tra cui in primo luogo la mancanza di adeguate strutture per il ricovero, particolarmente necessarie per proteggere gli aerei nella stagione delle piogge. Tempesti aveva già segnalato questa esigenza sin dal 27 maggio, inducendo il Ministero a proporre al governo saudita diversi hangar metallici o a struttura mista di grandi dimensioni[68]. Per venire incontro alle esigenze saudite, il Ministero dell'Aeronautica stabilì infine di fornire una aviorimessa Saporiti S.52 da m. 52x33x7 al prezzo di 400.000 lire montata sul posto, accollandosi le restanti 220.000 lire. La proposta venne accettata con la clausola di rateizzare il pagamento in due soluzioni semestrali. L'hangar venne spedito da Genova il 24 ottobre con la nave *Alberto Treves*. Il montaggio dell'aviorimessa, effettuato da personale della ditta sotto la direzione dell'ingegnere Ricci, fu completato il 23 febbraio 1937: tra le difficoltà superate vi fu anche la perdita di parte degli elementi nel naufragio di un sambuco nei pressi di Gedda.

Il ritardo era tuttavia dovuto anche alla necessità di effettuare una completa revisione dei Ca.101bis che, a differenza dei Ca.100, non erano di recente costruzione ma provenivano dalla disciolta compagnia aerea Nord Africa Aviazione, costituita per iniziativa di Luigi Maria Ragazzi il 4 luglio 1931 e basata a Bengasi[69]. Sino al 1° agosto 1935, quando fu incorporata nell'Ala Littoria, la Nord Africa Aviazione

non ebbe alcun incidente: a questo risultato, davvero straordinario in considerazione dell'epoca e del difficile ambiente operativo, contribuì in maniera determinante la robustezza dei trimotori Ca.101, che ne faceva dunque dei candidati naturali all'invio in Arabia. I tre esemplari prescelti furono pertanto inviati alle officine della compagnia italiana di bandiera, l'Ala Littoria, ove vennero riportati a nuovo e ripristinati in ottime condizioni nonostante i motori avessero già effettuato circa 800 ore di funzionamento(70). Il primo esemplare revisionato, l'I-ABCC, fu pronto a metà settembre ma poté partire solamente in ottobre per i ritardi nella concessione dei permessi di sorvolo da parte dei governi stranieri.

La lunga attesa ed i molti rinvii, che giunsero talvolta a mettere in difficoltà Ciccu, permisero al primo Ca.101bis per l'Arabia Saudita di partire dall'aeroporto di Roma-Littorio (oggi Roma-Urbe) alla volta di Gedda solo il 23 ottobre 1936, lungo la rotta Palermo-Tunisi-Tripoli-Bengasi-Sollum-Marsa Matruk-Almaza-Luxor-Wadi Halfa-Kareina-Khartoum-Kassala-Massaua: un difficile percorso di 9.000 km che si prevedeva di coprire in una settimana ma che, a fronte di 35 ore di volo effettivo, richiese in realtà una decina di giorni(71). L'I-ABCC atterrò infatti a Gedda alle 9,40 del 4 novembre, mentre la cerimonia di consegna del trimotore fu effettuata nel pomeriggio dell'8 novembre e costituì l'occasione per sottolineare i rapporti tra i due paesi(72). Nel suo discorso Persico mise in risalto il primo collegamento per via aerea tra i due paesi e la preziosità del dono, accettato in nome del governo dal sottosegretario alle Finanze Ahmed Soleiman. Dalle 16,45 al tramonto il pilota Attilio Canzini(73) effettuò cinque voli di propaganda trasportando dapprima il Ministro italiano, il sottosegretario saudita e altre autorità per un totale di dodici persone, e poi altri, tra cui un bambino di quattro anni, per un totale di circa quaranta persone. Tutti rimarcarono le superbe condizioni del velivolo e le sue rifiniture. Nel primo volo Persico inviò un messaggio in arabo a Ibn Saud, che rispose immediatamente.

L'11 novembre l'imbarco sulla *Caboto* degli specialisti Arzillo e Mazzi, che assieme all'equipaggio del trimotore ricevettero dal governo saudita dei simbolici doni in segno di gratitudine per l'opera prestata, segnò pochi giorni dopo la conclusione della prima fase della vita della Missione aeronautica(74).

L'attività della Missione aeronautica

Ricevuto il trimotore, già la mattina del 5 novembre Ciccu iniziò le lezioni a doppio comando facendo effettuare a sei piloti un volo d'ambientamento ciascuno(75). Pur non sopravvivendo documentazione organica sui voli fatti, appare chiaro come non si perdesse occasione per effettuare missioni spettacolari di sicuro effetto propagandistico: il 4 gennaio 1937, ad esempio, due piloti sauditi andarono incontro alla carovana automobilistica del principe Feysal scortandolo fino in città, mentre altri due, sempre a bassissima quota, sorvolavano il palazzo reale "suscitando l'ammirazione del Principe e del suo numeroso seguito, composto,

in prevalenza, di autorità e notabili", impresa ripetuta il 13 marzo da tre Caproncini e dal Ca.101 in occasione del trasferimento del re a Gedda; il 25 gennaio cinque piloti sorvolarono ancora La Mecca, lanciandovi tra l'entusiasmo della popolazione e dei pellegrini manifestini di propaganda religiosa e aeronautica[76]. Nel solo ottobre 1936, malgrado la temporanea inefficienza di due Caproncini su tre e il tempo "proibitivo per più giorni", furono compiuti "senza incidenti oltre cento voli"[77]. Nel corso di una visita a fine aprile, alcuni piloti sauditi portarono in volo il principe ereditario e il fratello del re, oltre a numerosi altri membri della famiglia reale: anche questo volo diede modo alla stampa locale di esaltare i progressi dell'aviazione araba. Nel dicembre 1938 furono effettuate altre due scorte aeree alla carovana automobilistica di Ibn Saud, da Bakara a Gedda e da Obhur a Gedda, ed un sorvolo dell'attendamento reale a Obhur, seguiti nel gennaio 1938 da una scorta del principe ereditario ed una del posamine inglese *Londonderry*, che entrava a Gedda trasportandovi l'emiro del Bahrein. Nelle formazioni maggiori furono impiegati, oltre agli aerei italiani, anche il Caudron ed un Bellanca[78]. Nell'ottobre 1938, nonostante una carenza di carburante del corretto ottanaggio, si volò per 24 ore totali, curando "scrupolosamente le esercitazioni di pattuglia (formazione pattuglia a cuneo) e di atterraggio d'insieme. Molto progresso è stato raggiunto nel volo di pattuglia [e] soddisfacente l'atterraggio d'insieme."[79] Nel dicembre 1938 Gori Savellini effettuò "esclusivamente a scopo propagandistico" alcuni voli notturni con il Ca.100, riscuotendo notevole successo e interesse[80].

Il lavoro della missione non si limitò alla parte strettamente volativa, che nell'agosto 1937 Ciancio programmò a 60 ore di volo annue per ciascun pilota presente ma che si aggirava effettivamente attorno alle 20 (nel tardo 1938 Gori Savellini riferiva che in due anni l'I-ABCC aveva totalizzato 145 ore, l'I-ABCI 21 e l'I-ABCK 68, salite più tardi rispettivamente a 150, 22 e 74, mentre i Ca.100 MM.56194, 56196, 56199 ne effettuarono 43, 96 e 93)[81], ma comprese tutto il complesso delle attività aviatorie. Il campo di Gedda, gradualmente bonificato, dotato delle necessarie attrezzature (nonostante la laboriosità insita nel dover approvvigionare i materiali in Italia o in Africa orientale) e reso progressivamente più funzionale: la prima striscia di atterraggio del nuovo aeroporto, collaudata da Ciccu, divenne infatti operativa l'8 novembre, un significativo progresso considerato che la pista precedente era stata anche allagata da maree eccezionali[82]. Ai primi del 1937 i lavori dell'aeroporto di Gedda erano completi al 70%: gli interventi ultimati comprendevano la delimitazione con "pettini" a calce della zona atterrabile, il T ed il nome del campo, una freccia girevole in legno, una manica a vento[83]. Un altro miglioramento si ebbe con il trasferimento della sede della scuola, che a partire dal 22 settembre 1936 fu collocata nell'ex palazzo reale di Kantara, "molto arieggiato e salubre" e dove furono ricavati gli alloggi di Ciccu, dei sottufficiali italiani e dei piloti sauditi[84]. La pavimentazione dell'hangar fu effettuata sotto la direzione di Ciccu nel tardo 1937[85]. Per aumentare le capacità operative della componente aerea, Ciccu non trascurò di esplorare altre località, tra cui Yenbo, Wedjh, Djiba, per verificarne la possibilità di accogliere campi di atterraggio.

Ciccu preparò anche un lungo studio sul futuro assetto dell'aviazione saudita. Fin dall'estate 1936 infatti l'ufficiale aveva concordato, durante un colloquio a Taif con il principe Feysal e il Ministro Soleiman, il potenziamento della scuola in funzione del reclutamento di dieci nuovi piloti. Sotto il profilo infrastrutturale questo avrebbe comportato la costruzione di un edificio in muratura per le esigenze didattiche e amministrative: furono così approntate l'aula per le lezioni teoriche ed alcuni uffici. Sotto il profilo organizzativo, Ciccu discusse con Soleiman l'acquisto di cinque nuovi Ca.100, la pavimentazione dell'hangar, l'illuminazione elettrica degli edifici ma anche una linea aerea Ryad-Gedda. Sfruttando il Ramadàn, Ciccu concretizzò lo studio in oltre trenta pagine scritte, trattando il bilancio e i fabbisogni della scuola per poco meno d'un biennio (21 mesi); lo scopo, le norme di concorso e l'inquadramento dei corsi; le norme per la concessione dei brevetti di primo e secondo grado. "Il lavoro è stato lungo e faticoso", commentava l'autore, "particolarmente per la traduzione, mancando nella lingua araba i vocaboli tecnici corrispondenti al testo italiano, per cui è stato necessario ricorrere spesso a degli artifici per poter presentare il testo arabo in forma chiara e corretta"[86]. Proseguendo in questa direzione, sotto la direzione di Ciancio si pensò ad attrezzare un campo di fortuna ad Acera[87]. Il 27 marzo 1937, alle 10,20, giunsero infine gli altri due Ca.101bis promessi, gli I-ABCI ed I-ABCK, dotati di radio trasmittente A.200 e ricevente AR.5, il cui arrivo era stato nuovamente ritardato dalla difficoltà di ottenere i necessari permessi di sorvolo: per ragioni di opportunità il volo venne effettuato mantenendo le insegne della compagnia di bandiera Ala Littoria[88]. L'accresciuta dotazione permise di proseguire l'addestramento dei piloti sauditi che, per ragioni di prudenza legate alla disponibilità di una sola macchina, si era dovuto arrestare alla vigilia del decollo come solisti[89]. Secondo Gori Savellini, sotto il profilo della navigazione il deserto arabo era "di gran lunga più difficoltoso di quello libico", tanto che i piloti sauditi chiedevano di approfondire proprio questa materia[90].

Nell'ottobre 1936, in occasione della promozione dei piloti al grado di tenente, con relativo aumento di stipendio, apprendiamo che questi ultimi vestivano "la divisa kaki di ufficiale aviatore italiano con copricapo saudiano"[91]. Per maggior differenziazione Ciccu propose di adottare, oltre alle stellette a cinque punte utilizzate dalle Forze Armate saudite per indicare il grado, la sciarpa nel colore nazionale verde (anziché azzurro) e l'ala dorata sulle spalline, al posto dello scettro allora in uso in Italia per gli ufficiali piloti[92].

La prima revisione del materiale, nonché la riparazione di un Ca.100 danneggiato dal pilota Dia a Gedda, fu programmata per il periodo di Ramadàn, durante il quale le regole islamiche impedivano ai piloti locali di volare o svolgere qualsiasi lavoro[93]. Il lavoro ricadde pertanto interamente sui quattro uomini della missione, risultando particolarmente gravoso ed aggravato dall'indisponibilità di una completa dotazione di ricambi e materiali di consumo. Nel giugno 1937, ad esempio, l'attività di volo si arrestò per mancanza di lubrificante, il cui approvvigionamento spettava

al maggiore saudita Said: una mancanza già verificatasi, secondo testimoni, in passato e risoltasi definitivamente solo in settembre[94]. Anche il Ramadàn del 1937 fu impiegato per la revisione annuale degli apparecchi, ed in particolare degli I-ABCI ed I-ABCK che non avevano volato dopo il loro arrivo: nonostante le carenze tecniche, al vecchio I-ABCC fu sostituito l'intero carrello[95]. Talvolta, come avvenuto nel dicembre 1937 per il Ca.100 MM.56194 incidentatosi a Taif nell'estate 1936 pilotato da Dia Eldin Khalid, le riparazioni maggiori vennero effettuate presso le officine italiane in Africa orientale[96].

L'ambiente era piuttosto disagiato, ed il personale viveva in condizioni estremamente dure, inducendo i capi missione a interessarsi più volte – nei modi suggeriti dalla personale sensibilità e psicologia – presso le autorità diplomatiche e militari italiani per ottenere sistemazioni migliori o indennità maggiori con le quali procurarsi un maggior conforto[97]. Come in altre località extraeuropee, era consigliabile la precauzione di bere solo acqua imbottigliata (nel 1938 Ciccu giunse ad approvvigionare tramite Massaua acqua minerale "di Ciampino", l'odierna Appia, al costo di una lira a bottiglia), evitare la frutta e le verdure crude [98]. Anche così, tuttavia, varie forme di malattia erano possibili: dopo la precipitosa partenza di Tempesti, anche il sergente Mazzi si era ammalato ma (come sarebbe più avanti avvenuto con lo stesso Ciccu) era dovuto rimanere sul posto fin quando con il Ca.101 non giunse il personale sostitutivo. I rapporti descrivono le malattie come "soliti disturbi intestinali", "febbri malariche", "anemia tropicale", "debolezza generale e forte emicrania", "febbre reumatica", "dispepsia", nonché almeno un caso di "otite media bilaterale purulenta". Complessivamente le condizioni di vita, definite "primitive e dure" in un telegramma del 7 luglio 1937[99], erano tali da richiedere un avvicendamento del personale assai più veloce del normale: il problema del rimpatrio dei quattro specialisti giunti nel novembre 1936 iniziò ad esempio a porsi dopo appena otto mesi[100]. Secondo Gori Savellini, nell'agosto 1938 gli specialisti erano alloggiati in una casa "molto modesta e sfornita di qualsiasi confort moderno e per giunta situata in zona malarica" [101]. Per compensare, sia pure retroattivamente, tali condizioni disagiate, il personale rientrante ricevette ordinariamente un encomio da iscriversi nelle carte personali e la proposta di avanzamento a scelta. A tutti comunque andò la gratitudine saudita, espressa attraverso il dono del costume tradizionale arabo con *gal* dorata, *mescla* nera, *sumada* in lana bianca ricamata a colori.

Tra le difficoltà ambientali vi era anche quella di evitare che attorno alla missione si scatenasse una lotta occulta tra le potenze europee interessate ad influire sulla politica saudita. Ciccu dovette pertanto prestare grande attenzione alle voci, anche fantasiose, che attribuivano all'Italia ogni genere di colpe o intenzioni negative: in prima fila tra gli agitatori vi era l'inglese Philby, che nel 1928 aveva agito quale intermediario nell'acquisto di velivoli inglesi. Qualche difficoltà veniva anche dagli stessi piloti, alcuni dei quali non erano sudditi sauditi e nutrivano pertanto proprie idee sulla situazione politica del paese e la linea da seguire: nel tardo 1937 lo stesso Suleiman convenne con Ciccu sulla necessità che eventuali

futuri allievi fossero tutti arabi e di nazionalità saudita[102]. Dalle relazioni di Ciccu, tuttavia, emerge come la maggior parte dei piloti nutrissero sentimenti di sincera ammirazione per le realizzazioni italiane e gratitudine per quanto la missione faceva per loro, ivi compreso l'intervenire presso le loro autorità per trarli d'impaccio in seguito a punizioni ricevute per il comportamento esuberante o comunque non conforme al dettato disciplinare[103]. Pur risultando successivamente infondata, nel corso del 1938 creò disturbo e confusione anche la notizia dell'affidamento a un ufficiale irakeno dell'incarico di riorganizzare le forze armate saudite, anche per lo stato di sottomissione dell'Iraq all'Inghilterra in un momento in cui la politica estera italiana era andata definendosi in senso via via antibritannico[104]. Di qui l'ampio spazio riservato nei carteggi diplomatici ad un argomento rivelatosi infine privo di pericolosità, essendo Mussa Alì stato addestrato dagli italiani ed in buoni rapporti con il capo della missione italiana in Iraq, tenente Carlo Bertotto[105]. In questo contesto non è priva di significato la decisione, presa dal Ministro Soleiman in occasione della donazione di un Caudron Simoun da parte francese nell'aprile 1938, di farvi volare Ciccu da solo, in quanto direttore della scuola[106]. Tali vantaggi, faticosamente conseguiti, erano tuttavia soggetti al flusso delle situazioni: nell'ottobre 1938, ad esempio, Gori Savellini riferiva essere "l'aviazione suddivisa in due e cioè gli apparecchi inglesi, americani ed uno francese in consegna al pilota russo (attualmente in licenza) ed ai meccanici russi. Gli apparecchi italiani ed uno francese in consegna al sottoscritto"[107].

Per tutta la durata della missione non mancarono ripetuti accenni all'eventualità che il governo saudita acquistasse in Italia ulteriori apparecchi per potenziare la propria aviazione, vuoi sotto il profilo strettamente operativo (con bombardieri monomotori Ca.111 o trimotori Ca.133) vuoi sotto quello istruzionale (con quantitativi di 3-5 Capronicini). Nonostante la disponibilità di somme sottoscritte dall'Associazione Pro-Aeronautica Araba, che nel maggio 1937 aveva raccolto oltre 13.000 sterline oro (circa 2.145.000 lire dell'epoca)[108], nessuna di tali trattative giunse a fruizione. In coincidenza con le voci circa l'incarico affidato al maggiore irakeno Mussa Alì, comandante del campo d'aviazione di El Rashid, nell'agosto 1938 il Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche, che a quel paese aveva recentemente venduto alcuni SM.79B e Breda 65, offrì a Mussa documentazione sui Caproni Ca.309-310 e CAB AP.1, Romeo Ro.41, Fiat CR.42 e Breda 65[109]. Anche in questo caso, nonostante l'usura del materiale in dotazione, le trattative non andarono oltre un generico interesse.

Dalla gestione Ciccu a quella Gori Savellini

Il 25 gennaio 1937 il Ministero dell'Aeronautica, in considerazione de "lo sviluppo che l'attività della Missione [aeronautica in Arabia Saudita] va sempre più assumendo", dichiarò essere urgente affiancare al capitano Ciccu un ufficiale superiore, identificato nella persona del tenente colonnello Renato Ciancio[110].

Di un anno più giovane di Ciccu, Ciancio era in quel momento in forza alla direzione servizi della 2ª Zona Aerea Territoriale di Padova[111]. La sua improvvisa assegnazione, comunicata a Suleiman "in sostituzione del capitano Ciccu, richiamato in Italia per ragioni di salute", e l'arrivo nel breve volgere di pochi giorni, non incontrarono il favore del Ministro che, come abbiamo visto, apprezzava molto il direttore della scuola[112]. Benché Ciancio assumesse il comando della Missione aeronautica, venendo così identificato nella corrispondenza, Ciccu non cessò immediatamente dalle sue funzioni e, nonostante le sue condizioni di salute, lasciò l'Arabia solamente l'11 maggio via Suez[113]. Tuttavia il diverso atteggiamento di Ciancio verso l'ambiente locale, unito al fatto che il suo elevato grado lo poneva in posizione di parità con i vertici delle forze locali e di superiorità verso il comandante la Piazza di Gedda, continuò a creare difficoltà nei rapporti quotidiani, tanto da indurre il governo italiano a disporre in agosto il rientro di Ciccu in Arabia[114]. Curato presso la clinica per malattie tropicali, il 29 settembre Ciccu fu sottoposto a visita straordinaria presso l'istituto medico-legale di Roma e giudicato "idoneo al pilotaggio ed al servizio coloniale ed inabile al volo ad alta quota", ripartendo per l'Arabia il 7 ottobre "con le funzioni del grado di maggiore" e come tale accreditato presso le autorità locali[115]. Benché in settembre il Ministro Suleiman si fosse detto soddisfatto dell'opera di Ciancio[116], rimpatriato definitivamente il 4 novembre per frequentare il corso di alti studi della Scuola di Guerra Aerea[117], la Legazione non mancò di far notare come in seguito all'assunzione del comando da parte di Ciccu i voli fossero subito ripresi[118]. Del periodo di transizione avevano naturalmente avuto la possibilità di approfittare gli ambienti avversi alla presenza italiana: il russo Najdenov era ad esempio riuscito a far decollare Abdullah Mandili e Sadaha Tarabzanli sul Caudron francese, oltre che a far avviare la revisione di tre Westland Wapiti, di costruzione inglese, da lungo tempo semi-abbandonati[119]. Nonostante la vigorosa ripresa dell'attività, concretizzatasi in numerosi voli delle autorità, nella revisione del materiale e del riallacciamento di rapporti positivi con le autorità, le condizioni di salute di Ciccu non erano buone. Il dottor Ghersi, direttore dell'ambulatorio italiano, diagnosticò un'infezione amebica e prescrisse il rimpatrio per permettere le cure più appropriate[120]. Ponendosi nuovamente il problema della sostituzione di un elemento tanto apprezzato, la scelta del Ministero dell'Aeronautica cadde sul maggiore Luigi Gori Savellini[121].

Ancora il 27 giugno 1938 Ciccu ebbe un importante incontro con Suleiman per discutere "lo sviluppo dell'aviazione, l'effettuazione di un corso di pilotaggio e l'apprestamento dei campi necessari per i voli di lungo percorso, lungo la costa e fino a Ryad"[122]. Il 23 agosto toccò a Ciccu presentare al Ministro il suo successore, di cui esaltò l'esperienza dichiarando trattarsi di un "ottimo e valoroso ufficiale che il Ministero dell'Aeronautica aveva tolto dal comando di una importante scuola di pilotaggio per inviarlo in Arabia". Al suo rientro, il maggiore Ciccu ricevette un encomio del duce per l'attività svolta: "Capo della Missione Aeronautica Italiana

in Saudia, superando con notevole tatto e competenza difficoltà ambientali e organizzative, lottando tenacemente contro le insidie del clima e della propaganda politica avversa, riusciva a svolgere una solerte intelligente attività per l'istruzione dei piloti e l'apprestamento dei mezzi per la nascente aviazione saudiana"[123].

Nonostante l'esperienza in colonia, o forse per la difficoltà a comprendere la differenza tra quella ed un paese indipendente, anche Gori Savellini non si adattò facilmente al duro ambiente, lamentando subito le "pessime condizioni igieniche" della casa che era stata a suo tempo affittata per Ciancio[124]. Dal punto di vista professionale, invece, il Ministro Suleiman apprezzò molto i dettagliati rendiconti mensili sull'attività svolta ed i consumi, nonché la programmazione dell'attività futura illustratagli in traduzione araba la sera del 30 ottobre: anche il Ministro plenipotenziario italiano Sillitti riconobbe che tali relazioni rafforzavano la statura del capo Missione[125].

La chiusura della Missione

A fine anno, dopo molti tentativi, Gori Savellini riuscì ad avere un lungo colloquio con Suleiman, cui fece seguito un sopralluogo in aeroporto[126]. Da questi incontri scaturì la proposta di riunire tutti i mezzi ed il personale dell'aeronautica "agli ordini diretti del Capo di questa missione", che avrebbe mantenuto contatti diretti con il Ministro delle Forze Armate; attrezzaggio della scuola per ricevere 30 allievi piloti, con presentazione dell'elenco dei materiali necessari, esclusi i velivoli per i quali per motivi economici si prevedeva solamente la revisione. La nuova scuola sarebbe stata diretta da Gori Savellini in divisa saudita.

Nel trarre un bilancio del funzionamento della Missione, nel gennaio 1939 il Ministro Sillitti osservava come "non sarebbe opportuno [...] subordinare la continuazione della nostra Missione alla realizzazione di un rapido sviluppo dell'aviazione locale. Le condizioni ambientali escludono una simile realizzazione, e non resterebbe allora che perdere completamente la nostra attuale posizione. A mio avviso è nel nostro interesse e nel nostro prestigio non perdere la posizione che oggi abbiamo qui nel campo dell'aviazione, ed ogni sforzo va fatto, ogni sacrificio va sostenuto per migliorarla quanto più possibile e per accelerare i tempi del suo sviluppo, compatibilmente con le condizioni ambientali"[127].

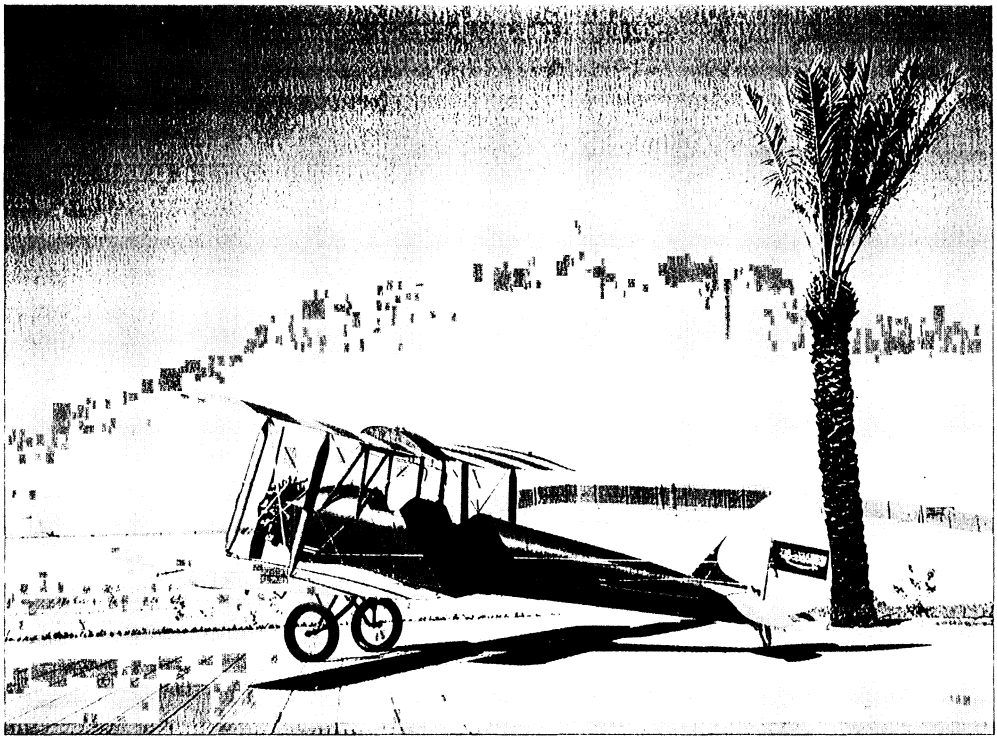
In tale situazione di stallo, Gori Savellini richiese di potersi recare a Roma per consultazioni: il Ministero dell'Aeronautica respinse la richiesta, invitandolo a "perseverare sempre nella tenace ed operosa attività svolta finora"[128]. Nella situazione economica saudita, di cui considerava le prospettive di miglioramento per i proventi derivanti dal petrolio, Sillitti suggeriva di accettare vendite di aerei anche con pagamenti rateali[129]. Il 3 marzo 1939 la proposta fu accolta dal Ministero, che si disse inoltre disposto ad accettare la frequenza gratuita di allievi sauditi all'Accademia Aeronautica ed attendeva un preventivo per la revisione degli aeroplani della missione[130].

Quello stesso giorno però la Legazione di Gedda veniva informata dal governo saudita dell'intenzione di inviare i propri allievi in Egitto, motivando la decisione con la necessità di avere un'istruzione in lingua araba: di conseguenza il governo si trovava nella necessità di "chiudere temporaneamente la sua attuale scuola aviazione"[131]. Il problema della lingua non era, in effetti, di poco conto (secondo l'efficace descrizione di Gori Savellini, "i piloti [sauditi] conoscono pochissime parole d'italiano e non solo, ma non conoscono neppure la più elementare nomenclatura dell'aereo; volano meccanicamente e per ogni esercitazione da far loro compiere, occorre eseguire con la bocca e con cenni ogni sorta di acrobazie per farsi comprendere")[132], ed è pertanto comprensibile l'interesse mostrato dal governo saudita per la possibilità di addestrare piloti in un paese di lingua araba, come appunto l'Egitto. Le prime segnalazioni della presenza in Egitto del pilota Abdullah Mandili, ripetutamente citato da Ciccu quale il più promettente dei suoi allievi, rimontano alla metà del 1938: il pilota aveva conseguito il brevetto di secondo grado, svolgendo attività intensa per aggiungervi quello di istruttore[133]. A Mandili era più tardi affiancato Saleh Atib, un pilota che non figura tra quelli addestrati in Italia. Nel giugno 1939 sette piloti sauditi provenienti dalla scuola di Gedda furono in effetti segnalati sull'aeroporto del Cairo presso la scuola di volo della Misr Air[134]. Con lo scoppio delle ostilità, il 16 settembre i sauditi furono fatti rientrare a Gedda[135].

Tuttavia, al di là di tali considerazioni, è innegabile che nella decisione saudita giocassero considerazioni di carattere politico. Più che di ingratitudine verso l'Italia e l'opera svolta – ché, anzi, appare sincero il caloroso ringraziamento inviato in occasione della chiusura della scuola –, a dettare il nuovo corso era l'evoluzione della situazione mondiale. Il conflitto spagnolo, la crisi cecoslovacca, il rapporto sempre più stretto con la Germania nazista ponevano la politica estera in rotta di collisione con quella britannica, né a capovolgere l'ordine della regione potevano bastare i modesti mezzi e pochi uomini della Missione aeronautica. Gli accordi per lo sfruttamento delle risorse petrolifere dell'area, inoltre, costituivano una potente calamita che non poteva non influenzare la bussola della politica estera saudita. Nonostante una lettera del maggiore Said che invitava Ciccu "a tornare a Gedda per riprendere il suo posto" autorizzasse Sillitti ad attribuire una parte della responsabilità all'efficientismo di Gori Savellini, appare in realtà inevitabile l'eliminazione della presenza aeronautica italiana in Arabia Saudita, conclusasi con l'imbarco del personale il 1° aprile: Gori Savellini salpò per Massaua, i cinque specialisti per Suez[136].

Gli aerei italiani durarono più a lungo: due Ca.100 rimasero in attività per almeno un altro anno e nel 1942 i trimotori vennero donati alla RAF britannica, nei ranghi della quale almeno uno restò in servizio sino all'ottobre 1943[137]. Il cerchio si veniva così a chiudere: sotto la pressione britannica e l'incalzare degli

eventi prima politici e poi militari, lo spazio italiano in Arabia si venne fatalmente comprimendo. Si giunse così al 31 dicembre 1941, quando a Sillitti fu comunicata la necessità di chiudere la Legazione italiana e rimpatriarne il personale. L'amicizia era "temporaneamente sospesa" per cause belliche, ma poté essere ripresa senza difficoltà cinque anni dopo.



Il Caproni 100 del museo saudita nel gennaio 1999

È nel solco di questa tradizione, rinvigorita e rinnovata nel 1990-91 con il rischieramento di Forze Militari nazionali per la cosidetta "guerra del Golfo", che ebbe luogo la già ricordata ricerca delle radici italiane della Reale Aeronautica Militare Saudita, ultima ricaduta della quale fu la presenza di un redivivo Caproni Ca.100 nei colori sauditi nel museo della Reale Forza Aerea Saudita, inaugurato il 24 gennaio 1999 dal principe ereditario Abdullah alla presenza dello stesso sovrano Fahd[138]. Il forte desiderio delle autorità saudite di poter includere l'aereo italiano nel nuovo museo è forse la conferma più tangibile del valore del lavoro svolto nel 1935-39 e della necessità di esplorare sistematicamente le missioni militari aeronautiche di quegli anni.

NOTE

(1) Vincenzo Lioy, *Cinquantennio dell'Aviazione Italiana*, in "Rivista Aeronautica", a. XXXV (1959) n. 3, p. 447.

(2) Delle quindici missioni italiane elencate da Lioy, solo quelle in Cina e Arabia Saudita sono state oggetto di studio sistematico. Per la Cina, oltre al contributo di G. Montinaro in questo volume, cfr. G.C. Garello, *Ali italiane nei cieli cinesi*, "Storia militare", ottobre 1993, p. 30-35. L'attività delle altre missioni è nota solo di riflesso, perlopiù derivante dalla trattazione di particolari tipi di apparecchi ceduti a stati esteri.

(3) Ringrazio il generale s.a. Mario Arpino, allora sotto capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, per avermi voluto affidare il compito del quale il libro *Ali sul deserto* (Roma, Stato Maggiore Aeronautica, 1994) costituì il primo risultato. Sebbene il presente contributo comprenda le integrazioni emerse successivamente a quella ricerca, stante la diffusione limitata ed il totale esaurimento della tiratura di quel volume, abbiamo ritenuto non inutile largheggiare nel riprendere quanto allora scritto, alla cui realizzazione diedero un contributo determinante l'allora capo dell'Ufficio Storico colonnello Giovanni De Lorenzo, il capo Sezione Archivio tenente colonello Carlo Fejer de Bük ed il tenente Rocco Di Prinzio.

(4) Adottiamo per semplicità la dizione moderna, segnalando come nei documenti si rinvenga sovente quella, oggi desueta, di "Saudiana".

(5) Il prezioso liquido fu scoperto in Bahrain solo nel giugno 1932, mentre le prime spedizioni dai giacimenti sauditi di Dhahran salparono da al-Khubar nel settembre 1938.

(6) Renzo De Felice, *Arabi e Medio Oriente nella strategia politica di guerra di Mussolini*, "Storia contemporanea", 6/1986, p. 1263.

(7) Matteo Pizzigallo, *La diplomazia dell'amicizia: Italia e Arabia Saudita (1932-1942)*, Napoli, ESI, 2000. Rinviamo a questo testo ed a quelli ivi citati per la ricostruzione completa dei rapporti italo-sauditi e delle difficoltà create per via dei rapporti con lo Yemen, che già aveva goduto di una missione aeronautica italiana.

(8) Nell'efficace riassunto di Luigi Goglia, "sia il grande sogno dinastico hascemita dello sceriffo Hussein Ali della Mecca, sia in generale le aspirazioni indipendentistiche dei patrioti arabi, furono severamente frustrate dalle grandi potenze europee e soprattutto dal Regno Unito e dalla Francia." Cfr. L. Goglia, *Il Mufti e Mussolini*, "Storia contemporanea", 6/1986, p. 1203.

(9) *Ibid.*, p. 1258-1260.

(10) A conferma dell'interesse per la stabilità del Corno d'Africa e la libertà del mar Rosso, per interessamento del governo dell'Eritrea già nel 1927-29 l'Italia aveva provveduto ad addestrare alcuni allievi piloti yemeniti presso la scuola civile Breda. La penetrazione italiana nell'area comprese, nel 1937-38, la fornitura all'Iraq di 15 monomotori Breda 65 e 6 bimotori Siai SM.79B (G. Garello, *Il Breda 65* e l'*Aviazione d'assalto*, Roma, Dell'Ateneo/Bizzarri, 1980) e, nel 1938, 16 monomotori Ro.37bis per l'Afghanistan (A. Vigna, IMAM Ro.37, Modena, STEM Mucchi, 1979, p. 76).

(11) MAE, ELA IV a GabAereo, telespresso 214093, 7 maggio 1932.

(12) GabAereo a MAE, Gab, prot. 711/SS, 20 giugno 1932.

(13) MAE, ELA IV a Legazione Gedda, telespresso 227920, 14 settembre 1932.

(14) MAE, AP III a GabAereo, telespresso 235314, 28 novembre 1932. L'unico allievo pilota egiziano di questo periodo fu Mohamed Rafaad El Ahdab, nato a Tripoli di Siria il 6 settembre 1899 e residente a Torino quale rappresentante di case automobilistiche private, deceduto il 21 settembre 1932 in un incidente durante un volo di addestramento (MinInt, DGPS a GabAereo, prot. 443.64941, 26 settembre 1932; MAE, ELA IV a Civilavia, telespresso 225860, 1° ottobre 1932; MAE, AP III a Civilavia, telespresso 232340, 26 ottobre 1932).

(15) MAE, AP III a Ministero Colonie, telespresso 210044, 27 marzo 1934. Si trattava in realtà di alcuni Westland Wapiti, robusti biplani per cooperazione terrestre coloniale che avevano rappresentato il primo acquisto di materiale nuovo per l'aviazione dell'Hedjaz, i cui

primi velivoli erano stati sette Farman e Caudron G.III residuati bellici italiani, acquistati nel 1921 tramite un industriale ligure (Telespresso 210044 cit.). Ad essi avevano fatto seguito nel novembre 1924 alcuni De Havilland DH.9 residuati bellici ed il G-EAYU, esemplare della versione DH.9C con abitacolo cabinato posteriore per due passeggeri e già appartenuto alla De Havilland Aeroplane Hire Service Ltd. (A.J. Jackson, *British Civil Aircraft since 1919*, vol. 2, Londra, Putnam, 1973 (2ª ed.), p. 51; il cit. telespresso 21004 parla di due "Clevelands"). Piloti e meccanici erano "russi bianchi e tedeschi in cerca d'avventura": un pilota russo saltò in aria con il DH-9C per l'esplosione al suolo di una bomba mal spolettata (Jackson, cit.; telespresso 210044 cit.). Quando Ibn Saud conquistò Gedda vi trovò solo cinque aerei, in pessime condizioni, cui si aggiunsero nella primavera 1936 un Caudron quadriposto da turismo, forse un Phalène, offerto al re dal governo francese, e seguito da un ulteriore Caudron, del tipo Simoun, fu donato dalla Francia il 17 aprile 1938 (MAE, Gab a GabAereo, prot. 4878, 7 aprile 1936; Ciccu a GabAereo, 189 RP, 18 settembre 1938, p. 9).

(16) Ayman Habib, *The pilot with a story of half a century to tell*, Saudi Gazette, 13 aprile 1985. Sono particolarmente grato al Dottor Angelo Pesce per la segnalazione di questo articolo sul capitano Saeed Bakhsh che costituisce l'unica testimonianza personale a noi nota di uno degli allievi sauditi addestrati in Italia.

(17) DDI, 8ª serie, vol. II, doc. 600 (p. 582).

(18) Per questi e gli altri dettagli personali dipendiamo da A. Habib, cit.

(19) Secondo Bakhsh, Mandili fu poi il primo pilota saudita a portare in volo un notabile lo stesso Feysal, che effettuò il percorso da Taif a Gedda. Nel 1944, con l'arrivo di alcuni DC-3 ottenuti dagli americani, Bakhsh divenne uno dei primi piloti della compagnia aerea nazionale, la Saudia.

(20) GabAereo a MAE, AP III, telespresso 11381, 6 marzo 1936; MAE, AP III a GabAereo, telespresso 218243, 30 maggio 1936; *Il principe ereditario dell'Arabia Saudita visita gli impianti aeronautici*, *Le vie dell'aria*, *26 maggio 1935*, p. 2.

(21) Comando III ZAT a MinAer/DGPMS, prot. 4541, 15 giugno 1935, in AUS/AM, raccolta incidenti di volo.

(22) Telespresso 11381, cit.

(23) Scuola Caccia, memorie storiche per l'anno 1935, in AUS/AM. Dobbiamo la scoperta della presenza saudita ad Aviano, non citata altrove e sfuggitaci nel 1994, ad un preciso ricordo del generale Salvatore Teja.

(24) Una foto dell'incidente scattata dall'allora sottotenente Teja e rintracciata successivamente alla pubblicazione di *Ali sul deserto* fu pubblicata a corredo della recensione del libro su *Ali Antiche*, a. IX, n. 34, settembre 1994, p. 25.

(25) GabAereo a MAE, AP III, telespresso 3027, 21 gennaio 1936.

(26) GabAereo a MAE, AP III, telespresso 6698, 8 febbraio 1936.

(27) 31° Stormo B.M., memorie storiche 1936; generale Alberto Briganti, agenda 1936, sub data.

(28) Generale Alberto Briganti, agenda 1936, sub data.

(29) Telespresso 11381, cit.

(30) GabAereo a MAE, AP III, telespresso 9827, 3 marzo 1936. In realtà la loro partenza avvenne il 1° aprile (telespresso 13872, 18 marzo 1936).

(31) Telespresso 11381, cit.

(32) GabAereo a MAE, AP III, telespresso 23284, 6 maggio 1936. In realtà i due piloti scelsero di sbarcare a Porto Said e proseguire per Gedda direttamente da Suez con la *Franca Fassio*: prima di essere risolto, il mutato programma creò non poco scompiglio al Ministero degli Esteri (GabAereo a MAE, AP III, telespresso 27389, 27 maggio 1936; MAE, AP III a GabAereo, telespresso 220449, 17 giugno 1936).

(33) Legazione di Gedda a MAE, telespresso 293/82, 15 aprile 1936.

(34) MAE, AP III a GabAereo, telespresso 218243, 30 maggio 1936.

(35) La traduzione del testo è allegata a MAE, AP III a GabAereo, telespresso 212481, 11 aprile 1936.

(36) Telespresso 212481, cit.

(37) Cfr. l'articolo pubblicato il 14 marzo 1936 dal "Saut Ashaab" di Betlemme e riferito il 18 dal Consolato d'Italia.

(38) Telespresso 11381, cit.

(39) DDI, 8ª serie, vol. II, doc. 900 (p. 885); id. vol. III, docc. 171 (p. 208) e 558 (p. 621-622); vol. IV, doc. 8 (p. 7-8); "Relazione del tenente colonnello Tavazzani sulla missione compiuta nell'Arabia Saudiana per conto del Ministero dell'Aeronautica", (d'ora innanzi: RT), I, 12.

(40) Bellini a GabEsteri, telegramma 24 marzo 1936; su Odello, MAE, AP III, "Appunto per S.E. il Ministro", 27 giugno 1936.

(41) DDI, 8ª serie, vol. II, doc. 118 (p. 101).

(42) Per ulteriori approfondimenti su questo delicato e difficile passaggio, rinviamo al citato volume di Pizzigallo; cfr. inoltre L. Goglia, cit., docc. 1-8; RT, I, 3-4.

(43) MAE, AP III a MinAeronautica/SIA, telespresso 208892, 12 marzo 1936, con cui si chiedevano informazioni e incarico di Scuri/Tavazzani. È interessante notare come l'ufficiale in questione non appartenesse alla R. Aeronautica.

(44) MAE, Gab a GabAereo, telespresso 4823, 6 aprile 1936.

(45) RT, passim.

(46) RT, I, 7.

(47) RT, I, 9 e 14.

(48) MAE a GabAereo, prot. 4288, 26 marzo 1936.

(49) GabAereo a MAE, Gab, prot. 6294/1, 30 marzo 1936 e telegramma allegato; telespresso 4823, cit.

(50) GabAereo a MAE, Gab, telegramma 17287, 7 aprile 1936.

(51) RT, II, 1-3.

(52) GabAereo a MAE, Gab, telespresso 20577, 23 aprile 1936.

(53) MAE a Legazione Gedda, telegramma 3980, 24 aprile 1936, e Legazione Gedda a MAE, Gab, telegramma 3650 R.R., 27 aprile 1936. Il 18 aprile 1936 partì per l'Arabia Saudita come esperto aeronautico il tenente colonnello Carlo Tempesti, già comandante del 91° Gruppo Autonomo da Bombardamento Marittimo (RT; MAE a Legazione Gedda, telegramma 4115, 28 aprile 1936). È possibile che il Tempesti adoperasse quale nome di copertura quello di commendatore Brunialti, in quanto tale personaggio compare sulla scena aeronautica italo-saudita in pari data.

(54) GabAereo a MAE, AP III, telespresso 23587, 9 maggio 1936; MAE, Gab a GabAereo, telespresso 7045, 27 maggio 1936. I tre Ca.100 erano gli esemplari MM.56194, 56196 e 56199, tratti da un lotto di cinquanta esemplari costruiti a Roma dalla Compagnia Nazionale Aeronautica in base ad un contratto del maggio 1935.

(55) GabAereo a MAE, AP III, telespresso 25254, 16 maggio 1936; id., 27620, 28 maggio 1936.

Giovanni Battista Ciccu, nato il 9 giugno 1898, era entrato nella Regia Aeronautica il 17 febbraio 1927. Tenente dal 22 dicembre 1927, prestò servizio con il 14° Stormo BN: capitano dal 20 marzo 1933, presso il 13° Stormo; maggiore dal 16 dicembre 1937, presso il Centro III ZAT; tenente colonnello dal 20 marzo 1940, nel 1941 era alla Scuola Pilotaggio di Rimini. Colonnello dal 5 dicembre 1945.

(56) Carlo Tempesti, nato il 7 marzo 1891. In SPE dal 1915. Maggiore dal 4 novembre 1926 e tenente colonnello dal 18 dicembre 1930, nel 1930 comandava il 91° Gruppo Autonomo BM. Nel 1934 era presso l'Ispettorato Squadriglie Turismo Aereo. Colonnello dal 13 febbraio 1936. Nel 1939 alla Direzione Generale Aviazione Civile. Nel 1941 addetto aeronautico a Rio de Janeiro e per tutta l'America latina.

(57) MAE, Gab a GabAereo, 5785 PR, 27 maggio 1936 e 7214, 31 maggio 1936. La relazione è allegata a GabAereo a MAE, Gab, 32336, 20 giugno 1936.

(58) MAE, Gab a GabAereo, 6629, 18 maggio 1936.

(59) MAE, AP III a GabAereo, 221173, 23 giugno 1936; Legazione Gedda a MAE, 626/228, 24 luglio 1936.

(60) MAE, AP III a GabAereo, telespresso 221549, 26 giugno 1936.

(61) Legazione Gedda a MAE, 675/255, 16 agosto 1936.

(62) Ciccu a GabAereo, 0026, 14 febbraio 1938; Ciccu a GabAereo, s.d. (gennaio 1937), p. 5.

(63) MAE, EM III a GabAereo, 228533, 25 agosto 1936. Il testo del volantino, che era firmato "Salih Alem, pilota" ed un esemplare del quale fu conservato dal capitano Ciccu e mi è stato mostrato dal figlio avvocato Mario, recitava: "Cari compatrioti, ci fa piacere vedere, per la prima volta, uno dei nostri fratelli volteggiare nel cielo di questi sacri luoghi, a bordo di un velivolo dell'Hedjaz, e vedere la storia prendere atto del nostro eroismo e della nostra ascesa alla Gloria per mezzo del sacrificio e del progresso. Abbiamo sperimentato la lotta per la vita sulla via che conduce alla gloria, e l'abbiamo trovata agevole, ed è provato che la sola differenza tra noi e le nazioni occidentali è che esse ci hanno preceduto sulla via del sacrificio e del progresso. Perché dunque non seguirne l'esempio, e percorrere, con sincero impegno, la stessa strada, per conseguire ciò che esse hanno già conseguito? Padri della patria, l'incoraggiamento che ci avete riservato, il giorno del nostro ritorno in Patria, ha moltiplicato le nostre speranze di potere raggiungere le mete più alte. Per chi opera con impegno, nulla è più importante che vedere che il proprio lavoro venga apprezzato ed immortalato nella storia e che da esso derivino benefici per il proprio Paese ed i propri concittadini. Leviamoci dunque tutti e che ciascuno percorra un sentiero che possa rendere servigi alla Patria onde sollevarne le sorti ed accrescerne il prestigio. Il nostro governo, con a capo Sua Maestà il Re, che Dio lo sostenga, ci ha spianato la strada e ci ha sostenuti, moralmente e materialmente affinché possiamo innalzare le sorti di questa cara Patria mediante il lavoro costruttivo. Non ci resta altro, dunque, che unirci e progredire. Avanti dunque, avanti figli della Patria e che Dio ci assista tutti con la sua guida".

(64) "Festa dell'aviazione saudiana", Saut el-Hedjaz, 1° settembre 1936 (trad. a cura Legazione Gedda).

(65) Legazione Gedda a MAE, 742/279, 6 settembre 1936.

(66) MAE, EM III a GabAereo, 230198, 8 settembre 1936; GabAereo a MAE, EM III, 47502, 10 settembre 1936; MAE, EM III a GabAereo, 231224, 18 settembre 1936; GabAereo a MAE, EM III, 51645, 7 ottobre 1936 (in cui si offrivano Ca.111 e Ca.133 completi di installazioni d'armamento - mitragliatrici escluse -, impianti radio, radiogoniometrici e foto rispettivamente a 645.000 e 840.000 lire); MAE, EM III a GabAereo, 234117, 13 ottobre 1936; GabAereo a MAE, EM III, 676, 20 ottobre 1936.

(67) MAE, AP III a GabAereo, 224882, 24 luglio 1936; RT, II, 3.

(68) GabAereo a MAE, Gab, 26359, 27 maggio 1936; id., 32502, 20 giugno 1936; id., 33988, 29 giugno 1936; MAE, AP III a Legazione Gedda, 3080, 2 luglio 1936; MAE, AP III a GabAereo, 224330, 20 luglio 1936; GabAereo a MAE, AP III, 38317, 23 luglio 1936; GabAereo a MAE, EM III, 56492, 1° novembre 1936; GabAereo a MAE, EM III, 12438, 7 marzo 1937; Ciancio a GabAereo, 0012 ris., 1° maggio 1937.

(69) La Caproni aveva fornito alla nuova compagnia due Ca.101, l'Alfa Romeo i motori, la Marconi le radio, mentre l'appoggio economico venne dal Ministero delle Colonie. I servizi furono inaugurati il 26 dicembre 1931 e nel primo anno si ebbero solo cinque cancellazioni su 280 voli, con il trasporto di circa 2800 passeggeri, 10 tonnellate di posta, 33 di bagagli e 17 di merci. Cfr. Roberto Gentilli, *Trimotori sulla Sirte*, JP4, maggio 1989, p. 70 sg.

(70) Le ore, non comunicate all'atto della consegna, risultano dalla relazione di Gori Savellini del settembre 1938. I tre Ca.101bis erano gli esemplari I-ABCC (forse MM.20553), I-ABCI (MM.20554) ed I-ABCK (nc. 3351, MM.20556). L'ultima divenne poi HK914 in servizio britannico.

(71) GabAereo a MAE, AP III, telespresso 55003, 23 ottobre 1936.

(72) Ciccu a GabAereo, 14 novembre 1936; Legazione Gedda a MAE, 878/346, 8 novembre 1936.

(73) Un'ampia nota biografica su Attilio Canzini, che nel 1994 avevo erroneamente identificato come "Canzino Canzini" , in Fiorenzo Longhi, *Piloti ed aerei italiani dal Pacifico alle Ande*, presso l'autore, 1995, p. 244-248.

(74) Legazione Gedda a MinAer, 879, 8 novembre 1936.

(75) Ciccu a GabAereo, 14 novembre 1936, p. 2.

(76) Ciccu a GabAereo, s.d. (gennaio 1937), p. 6. Nel telespresso 66/32 del 31 gennaio Bellini indica come data mercoledì 27; Ciancio a Legazione, 16 marzo 1937.

(77) Ciccu a GabAereo, 29 ottobre 1936.

(78) Ciccu a GabAereo, 14 febbraio 1938.

(79) Gori Savellini, *Relazione attività aeronautica mese di ottobre*, 0090, 31 ottobre 1938.

(80) Gori Savellini a GabAereo, 0107, 8 dicembre 1938.

(81) Ciancio a GabAereo, 0022, 14 agosto 1937; Gori Savellini a GabAereo, s.d., 59426 e allegato 2.

(82) Ciccu a GabAereo, s.d. (gennaio 1937).

(83) *Ibid.*

(84) Legazione Gedda a MAE, 931/368, 26 novembre 1936; Ciccu a GabAereo, 1° ottobre 1936.

(85) Ciccu a GabAereo, 0026, 14 febbraio 1938.

(86) Ciccu a GabAereo, s.d. (gennaio 1937), p. 9.

(87) Ciancio a GabAereo, s.n., 24 maggio 1937.

(88) GabAereo a Traffaereo, 17277, 2 aprile 1937.

(89) MAE, EM III a GabAereo, 205733, 22 febbraio 1937.

(90) Gori Savellini a GabAereo, s.d., 59426.

(91) Ciccu a GabAereo, 1° ottobre 1936.

(92) Ciccu a GabAereo, 26 novembre 1936, p. 1.

(93) *Ibid.* e Ciccu a GabAereo, s.d. (dicembre 1936).

(94) Legazione Gedda a MAE, 630/219, 7 luglio 1937; MAE, EM III a GabAereo, 230968, 7 settembre 1937.

(95) MAE, EM III a GabAereo, 241197, 26 novembre 1937; Ciccu a GabAereo, 0026, 14 febbraio 1938.

(96) Legazione Gedda a MAE, 1218/430, 26 dicembre 1937.

(97) Cfr., a titolo d'esempio (ma tutto il carteggio reperito ne è pieno), GabAereo a MAE, DG AEM, 34281, 24 giugno 1937.

(98) MAE a MinAer, 237903, 18 novembre 1936; GabAereo a MAE, EM III, 68928, 31 dicembre 1937.

(99) MAE, EM III a GabAereo, 10251.

(100) *Ibid.*

(101) Legazione Gedda a MAE, 959/381, 5 settembre 1938.

(102) Ciccu a GabAereo, 0026, 14 febbraio 1938.

(103) Ciccu a GabAereo, s.d. (gennaio 1937), p. 3.

(104) MAE, EM III a GabAereo, s.n., s.d.

(105) Per l'azione di Bertotto in Iraq, cfr. G. Garello, *Il Breda 65* ..., cit.

(106) Ciccu a GabAereo, 189 RP, 18 settembre 1938, passim; MAE, DGAP a Uff. Militare, 109550, 23 giugno 1938; MAE, EM III a GabAereo, 202037, 23 gennaio 1939.

(107) Gori Savellini a GabAereo, 0087, 31 ottobre 1938.

(108) Ciancio a GabAereo, 0014, 24 maggio 1937.

(109) Consorzio a GabAereo, 11443, 3 agosto 1938.

(110) GabAereo a MAE, AP IV, 1, 25 gennaio 1937.

(111) Renato Ciancio, nato il 22 marzo 1899, in SPE dal 1° febbraio 1919. Capitano dal 17 giugno 1926, nel 1930 prestava servizio presso il 21° Stormo 1930. Maggiore dal 20 marzo 1933, passò alla Direzione Servizi della II ZAT. Tenente colonnello dal 13 febbraio 1936 e colonnello dal 16 febbraio 1939, nel 1939 dirigeva la Centrale Assistenza al Volo di Brindisi. Nel 1940 prestava servizio in AOI.

(112) Legazione Gedda a MAE, 64/30, 30 gennaio 1937.

(113) MAE, EM III a GabAereo, 216803, 18 maggio 1937.

(114) MinAer a MAE, EM III, 41470, 4 agosto 1937. Indicativo il fatto che, come segnalato dalla Legazione il 7 luglio, il governo saudita non emanò alcun decreto di nomina a direttore della scuola locale.

(115) GabAereo a DGPM, 55285, 4 ottobre 1937; MAE, EM III a GabAereo, 236497, 21 ottobre 1937. La promozione effettiva "per merito straordinario" giunse il 17 dicembre successivo (GabAereo, MAE, Gab, 68002).

(116) Legazione Gedda a MAE, 862/308, 20 settembre 1937.

(117) GabAereo a DGPMS, 64508, 29 novembre 1937.

(118) MAE, EM III a GabAereo, 240606, 23 novembre 1937.

(119) Ciccu a GabAereo, 0026, 14 febbraio 1938.

(120) Cfr. il referto dell'Ambulatorio Italiano di Gedda in data 12 aprile 1938.

(121) GabAereo a MAE, EM III, 29612, 3 giugno 1938. Dal suo arrivo a Gedda, tuttavia, l'ufficiale è sempre definito come "Colonnello", grado raggiunto effettivamente solo nel 1940.

Luigi Gori Savellini, nato il 14 luglio 1899 a Poggibonsi (SI). In servizio dal 19 luglio 1923, nel luglio 1924 prestava servizio nell'aviazione della Tripolitania. Transitato in SPE il 30 gennaio 1927, frequentò il corso d'integrazione presso l'Accademia Aeronautica. Rimpatriato dalla Tripolitania nel 1928, rivestì numerosi incarichi nelle squadriglie turismo aereo e presso il Gruppo Autonomo Volo III ZAT. Capitano dal 26 giugno 1930. Tenente colonnello dal 23 giugno 1938. Deceduto il 14 marzo 1966 a Poggibonsi.

(122) Ciccu a GabAereo, 189 RP, 18 settembre 1938.

(123) GabAereo a DGPM, 61650, 27 settembre 1938.

(124) Legazione Gedda a MAE, 940/375, 30 agosto 1938.

(125) Legazione Gedda a MAE, 144 ris., 7 novembre 1938.

(126) Gori Savellini a GabAereo, 109, 27 dicembre 1938.

(127) Legazione Gedda a MAE, 28 Ris, 28 gennaio 1939. Sillitti, che non riteneva tuttavia opportuno procedere ad ulteriori doni di velivoli, sostenne un analogo punto di vista anche in altri dispacci di questo periodo.

(128) Gori Savellini a GabAereo, 62, 2 febbraio 1939; MAE, EM III a GabAereo, 205979, 25 febbraio 1939; GabAereo a Gori Savellini, 11622, 28 febbraio 1939.

(129) *Ibid.* e MAE, EM III a GabAereo, 206485, 1° marzo 1939.

(130) GabAereo a MAE, EM III, 14417, 3 marzo 1939.

(131) MAE, EM III a GabAereo, 209411, 27 marzo 1939.

(132) Gori Savellini, "Relazione attività aeronautica mese settembre", s.d., 67134.

(133) Gori Savellini a GabAereo, 0099, 13 novembre 1938.

(134) MAE, EM III a GabAereo, 219687, 23 giugno 1939. La Misr Air è l'antenata dell'attuale Egyptair.

(135) MAE, EM III a GabAereo, 235693, 16 ottobre 1939.

(136) Legazione Gedda a MAE, 82 ris., 10 aprile 1939.

(137) Phil Butler, *War prizes*, Midland Counties Publications, Earl Shilton, 1994.

(138) L'inaugurazione ebbe grande risalto sulla stampa araba - cfr. ad esempio l'Arab news, 25 gennaio 1999. Gregory Alegi, *Il museo aeronautico di Riyadh*, Speciale giovani (suppl. alla "Rivista Aeronautica" n. 2/1999), p. 6-10. Al successo dell'operazione diede il proprio validissimo contenuto il generale Domenico Mazza, all'epoca addetto militare italiano in Arabia Saudita.

DALLE MISSIONI MILITARI DELL'800 AL "PEACEKEEPING" ANALOGIE E CONTINUITÀ

GIORGIO GIORGERINI

Nelle due giornate di questo Convegno dedicato alle missioni delle Forze Armate italiane all'estero in tempo di pace, è stata presentata una panoramica a tutto campo di importanti pagine di storia nazionale, alcune addirittura ignorate o poco conosciute, ma che ci hanno dato la testimonianza documentata di quanto i nostri apparati militari – dal 1861 in poi – siano stati chiamati in causa per accorrere dove crisi e sommovimenti locali potevano mettere a repentaglio l'equilibrio e i rapporti all'interno di quello che una volta si chiamava il "concerto internazionale", ma anche dove interessi nazionali aspiravano ad allargamenti territoriali o a significative presenze al di là dell'esistenza di crisi. Apparati militari e forze navali e terrestri mobilitati come *longa manus* di una politica estera italiana che in 140 anni di storia non ha perduto alcune delle sue principali peculiarità, purtroppo non delle migliori.

Questo accorrere all'estero ha avuto importanza e peso diversi da occasione a occasione, specie se lo confrontiamo con quanto ne trassero di profitto altre potenze rispetto a ciò che ottenne l'Italia. La stessa natura delle missioni è stata diversa e non omologabile. Missioni di grande rilievo quali le campagne oceaniche della Marina rappresentano l'esecuzione di una delle funzioni tradizionali delle marine militari: la *naval diplomacy*, specie nella situazione italiana d'allora, di mancanza di presenza diplomatica in Estremo Oriente e nel Sud-est asiatico. Altrettanto importante, ma che rientra ancora nell'alveo della funzione diplomatica delle marine, la costituzione delle stazioni navali e delle divisioni navali permanenti nell'America centro-meridionale, in Oceano Indiano, in Cina.

Certamente diverse sono la natura e il significato di missioni aeronautiche o terrestri in regioni lontane, o certe operazioni d'intervento quali quelle complesse a Creta o nella Cina del 1900.

Importanti gli interventi nel Levante e nella regione dei Balcani, cioè in un'area geopolitica cui siamo cuciti pelle contro pelle, così come dimostrano ancora le situazioni odierne.

Però quelle che oggi, per natura e peso, ci appaiono più rilevanti per il contesto politico e strategico e gli interessi coinvolti e che meglio si collegano con le emergenze del nostro tempo e per l'internazionalità degli interventi e per prime forme di comandi plurinazionali, sono certo le vicende della crisi di Creta del 1896-98 e delle operazioni in Cina del 1900 per la rivolta dei Boxer. Primi esempi

di proiezione interforze con una combinazione di forze navali e terrestri, divenute oggi la funzione prima di un moderno strumento militare. Forse in questo stesso ambito, e con un peso anche maggiore, avremmo dovuto anche ricordare il primo impegno di penetrazione e presenza italiana in Eritrea e in Somalia, che inizialmente non fu di occupazione militare coloniale, ma di apertura di presenza diplomatica e di insediamenti commerciali, sia pur tendenti a trasformarsi come accadde in regime di sudditanza coloniale.

Importante, per altre ragioni, la complessa vicenda delle occupazioni adriatiche del 1918-20 connessa a una criticità dei rapporti dell'Italia con le altre potenze vincitrici della prima guerra mondiale.

Appare cospicuo, ma non così importante, il repertorio di altre presenze oltremare e oltre confine: Europa centrale, medio ed Estremo Oriente nel periodo triennale immediatamente successivo alla fine della prima guerra mondiale. Altri interventi minori, così come ci sono ora, non hanno avuto grande rilievo nel quadro dei rapporti internazionali e dell'impegno militare del Paese.

Domandiamoci la ragione per la quale l'Italia, già all'indomani della sua unificazione, tenne ad essere presente con sue forze militari dove insorgevano crisi e dove si creava l'esigenza di interventi internazionali velocemente concordati fra poche capitali, se non addirittura fra comandanti militari in zona, poi avallati dai propri governi?

L'Italia della *belle époque*, ancor fresca di unità nazionale, con difficili problemi interni da risolvere, nemmeno tanto fiaccata dai rovesci di Lissa e di Custoza, e piazzata nel mezzo del Mediterraneo, scoperse la lusinga della grande politica internazionale, del gioco d'azzardo della grande potenza, senza esserlo nella realtà. Il Ministero della Guerra e il Ministero della Marina del Regno riscuotevano i maggiori stanziamenti del bilancio dello Stato, peraltro non sufficienti per condurre una credibile politica di potenza, che consentivano comunque di mantenere un esercito e una flotta non trascurabili, ma certo non privi di lacune e di pecche, anche serie. Fu rifiutata la più defilata politica di media potenza regionale, forse più consona alle reali capacità del Paese, per assumerne una di maggior rilievo, anche perché le situazioni delle relazioni internazionali del momento lo consentivano. In una politica di questo genere fu facile riconoscere il ruolo fondamentale che dovevano avervi le Forze Armate, in particolare la Marina, secondo tradizione. Ma quando si offersero occasioni di intervento sul territorio, non si esitò ad inviare oltremare anche l'Esercito.

Una politica estera allineata a quella delle grandi potenze e una qualche presenza militare significativa, avrebbe dovuto pagare non solo in termini di prestigio e di peso nella politica internazionale, ma anche contribuire a favorire gli interessi nazionali sul piano economico, territoriale e strategico. Politica dunque dal respiro di grande potenza o aspirante tale, presenzialismo militare, con particolare interesse, va riconosciuto, per le occasioni di collaborazione internazionale: Creta, Cina, Balcani, Palestina, Slesia e via dicendo.

I militari si comportarono bene e fecero il meglio che poterono con i mezzi a disposizione: d'altra parte non si trattava di combattere guerre, ma di ristabilire o stabilire condizioni di calma a favore degli interessi delle Potenze, attraverso l'imposizione di misure militari di controllo e di ammonimento: un'anticipazione con non poche analogie, del *peacekeeping* dei nostri giorni.

All'interno del Paese il consenso non era vasto, ma le dichiarazioni di politica estera erano spesso vigorose e le intenzioni, le decisioni e le iniziative altrettanto spesso velleitarie, come troppo di frequente è stata ed è la politica estera italiana. In altre parole, cosa c'era dietro a questi interventi, a sostegno di queste missioni all'estero in tempo di pace?

Ho detto che la parte più ricca del bilancio era quella per le spese militari, comunque non tale da far giocare alle Forze Armate il ruolo di braccio armato di una grande potenza. L'economia era agricola e l'industria balbettava, eravamo tributari all'estero per materiali e prodotti strategici, l'anafalbetismo imperversava, le spese per l'istruzione erano irrisorie, la sanità pubblica non esisteva, le condizioni sociali erano quelle che erano. Dietro al velleitarismo di una politica estera forse anche tale per fare dimenticare i problemi interni, c'era veramente la sostanza di una grande potenza? È un problema che assilla questo paese dalla sua nascita come stato unitario: forse le posizioni geopolitica e geostrategica ci hanno condannato a questa sorte.

Le missioni militari italiane all'estero, dal 1861 al 1939, non furono dunque così infrequenti come si potrebbe immaginare. Segno, non solo di una politica estera che voleva essere di prestigio, ma anche di attesa di un ritorno di capitale investito in termini economici e politici che invece l'Italia non riscosse a differenza delle altre potenze.

L'epoca coperta dal Convegno non poteva godere o soffrire delle capacità mediatiche di oggigiorno che ci portano in casa sin il minimo dettaglio audio e visivo di ogni crisi: quindi le missioni di quel tempo non provocavano un impatto così diffuso come accade oggi: poco ne era cosciente l'opinione pubblica, quando non larga parte della stessa classe politica. Alle spalle delle forze impiegate c'era il silenzio se non il vuoto: quello che oggi si chiama il "sistema Paese" era assente sia come coscienza di motivi e obiettivi da conseguire sia come sostegno. Queste missioni erano solo delle manifestazioni militari figlie uniche di una politica che voleva essere di potenza, di ambiziosa presenza senza averne gli attributi per poterne poi conseguire vantaggi tangibili. Tutto ciò naturalmente al di là di quello che fecero di buono, soldati, marinai e carabinieri.

Ad esempio, non pochi furono gli interventi militari all'estero tra il 1918 e il 1922: nell'atmosfera di quegli anni di disordine politico, sociale ed economico chi aveva testa, anche della classe politica, per poter seguire queste iniziative e dare loro nerbo e convinzione? Pensiamo alle critiche vicende che chiamiamo delle "occupazioni adriatiche": ci mettemmo in urto e in cattiva luce con tutti i nostri alleati della guerra, mentre ci inventavamo all'interno il mito della "vittoria mutilata", ma il consenso e il sostegno a quelle operazioni era pressoché latitante nel Paese che aveva altro da pensare.

Cambiata atmosfera, nel 1923, già dunque col governo Mussolini, l'Italia, ancora a mal partito per la guerra e il dopoguerra, volle fare ancora il ruggito della grande potenza: bombardamento e occupazione di Corfù. Scademmo nel ridicolo, con un Mussolini che chiedeva a Paolo Thaon di Revel e a Romeo Bernotti se l'Italia, in caso d'intervento della flotta britannica, sarebbe riuscita a respingerla con i MAS!

Al di là del valore e dell'efficacia di cui poterono dare prova i reparti navali e terrestri destinati a queste missioni all'estero e dei risultati e obiettivi immediati raggiunti nei settantotto anni di storia che il Convegno comprende, il problema che si pone è se l'Italia era nel giusto e nella appropriata condizione per perseguire una politica del genere che per altre ragioni della vita nazionale sarebbe stata al di fuori della sua portata. Forse il suo ruolo, compatibile con la realtà del Paese, avrebbe potuto essere limitato a quello di una presenza di una media potenza quale essa era. Sedersi al tavolo delle grandi potenze, con la pretesa della parità, nulla ci portò in termini di interessi politici e di altra natura. Oggi abbiamo una situazione fotocopia.

Venne la guerra, venne il dopoguerra, venne la Guerra Fredda e venne il crollo del muro di Berlino. Tutti si sono messi in attesa di ricevere i "dividendi della pace". Alla stabilità del tempo della contrapposizione dei blocchi è succeduta un'epoca, che stiamo vivendo, di instabilità, crisi, guerriglie, conflitti locali e intestini, guerre a bassa intensità. Vediamo sulla scena internazionale nuovi attori, nuove organizzazioni che, per conto surrettizio delle grandi e meno grandi potenze, ma comunque dei grandi interessi planetari, si assumono il compito di mandanti di interventi militari internazionali per il ristabilimento, mantenimento della pace, interposizione, interventi umanitari, difesa dei diritti umani. Non si sa più se i principi e i contenuti del diritto internazionale hanno ancora un valore o meno e quindi non si sa come comportarsi di conseguenza: rispetto dei confini, di acque territoriali, di sovranità, di non interferenza negli affari interni, responsabilità dei comandi sotto tiro d'imputazione, ecc., è materia divenuta assai labile, diversamente plasmabile da situazione a situazione, da convenienza a convenienza.

Peacekeeping, *peacemaking*, *peace enforcing*, *peace support*, *peace implementation* e tante altre definizioni sono oggi date alle numerose e frequenti missioni all'estero, generalmente a carattere plurinazionale. La natura di queste nuove missioni non poco si raccorda con quelle di un tempo, seppure dietro uno scudo di elevati valori morali racchiusi nella definizione quanto mai ampia e indefinita di difesa dei diritti umani. Ogni missione, anche se nata per iniziativa di uno o di pochi paesi, deve portare necessariamente l'etichetta di qualche organizzazione internazionale: sia essa ONU, OSCE, UE o NATO.

Nella nuova situazione l'Italia è di nuovo protagonista. Lo fummo già all'indomani della conclusione della guerra quando, per riuscire a rendere meno dolorosi i morsi del trattato di pace, ottenemmo che l'ONU ci affidasse il mandato

fiduciario della Somalia. Pur nel pieno della ricostruzione post-bellica, l'Italia, assai scarsa di risorse, inviò un consistente contingente militare, e fece bene. L'obiettivo avrebbe dovuto essere la conservazione e lo sviluppo di interessi post-coloniali in quel territorio, cooperazione economica e sociale, assistenza e controllo dell'apparato militare somalo, e quanto altro possibile. Tutti sappiamo come è andata a finire, anzi, come non è ancora finita e come, in tempi recenti, per conto dell'ONU, abbiamo voluto rappresentare la parte di primi protagonisti *peacekeeper* in un intervento da cui ci siamo dovuti ritirare, con perdite, senza alcun vantaggio, con dubbi sul nostro comportamento e deteriorando i rapporti col nostro principale alleato.

Le nostre missioni di *peacekeeping* e di interventi umanitari ci hanno portato in molte regioni. La nostra politica estera o umanitaria ha spinto le nostre Forze Armate un po' dovunque, senza forse fare troppo caso ai limiti delle nostre risorse e delle nostre capacità d'intervento militare. Cominciammo ad andare nei mari del Sud-est asiatico a ripescare i *boat-people* vietnamiti senza che nessuno ce l'avesse chiesto o che fosse necessario. Siamo andati dal Mozambico a Timor Est, abbiamo navigato nel golfo Persico a difesa della libertà di navigazione, siamo in Kosovo e in Bosnia, siamo andati a far guerra all'Iraq, ci siamo insediati in Albania, siamo in Libano e in mar Rosso, l'Adriatico è divenuto un bacino di prova di resistenza per i materiali delle nostre navi, siamo stati con i carabinieri in Cambogia e con i finanzieri lungo il Danubio, abbiamo tanta voglia di andare in Sierra Leone e nel Congo e chissà dove altro.

Le Forze Armate italiane hanno fatto e fanno miracoli, sono state tra le migliori e talvolta le migliori in assoluto, adempiendo inoltre ai loro obblighi NATO e UEO. I riconoscimenti morali, formali e verbali non mancano.

Dal punto di vista storico è facile vedere assonanze e somiglianze con le nostre precedenti missioni all'estero. Direi che queste, al di là delle guerre combattute, sono ormai diventate una costante della nostra storia militare. Però lasciatemi dire, ed è questo il problema che voglio sollevare, anche il velleitarismo e le ambizioni della nostra politica estera non sono cambiate.

Un tempo volevamo ritenerci una grande potenza, pensiamo ancora di esserla seppure nei termini oggi possibili: siamo soci fondatori dell'UE e della NATO nonché dell'OSCE e di quant'altro, facciamo parte del G-8, siamo membri dell'ONU con ambizioni di prima grandezza, siamo una grande potenza commerciale – teniamo presente la differenza fra commerciale ed economica, che si tende sempre a dimenticare –, siamo fra i maggiori contribuenti delle Nazioni Unite e i nostri militari sono il secondo contingente in termini numerici impegnato nelle operazioni multinazionali sotto egida ONU. Rivendichiamo riconoscimenti e influenze.

Le nostre missioni militari all'estero della storia più recente hanno superato per numero e intensità quelle di tutti i periodi precedenti, ricordati in questo Convegno. Purtroppo la realtà politica è rimasta quella di sempre. Ha imposto un

diffuso presenzialismo militare poco coerente con la condizione *reale* del Paese e con le capacità del suo apparato militare. Continua quindi a tormentarci questo disequilibrio tra ambiziosi obiettivi di politica estera e di presenza internazionale e limiti dell'organizzazione e dell'economia militare. Troppi impegni contemporanei, troppa dispersione delle forze terrestri, navali e aeree che se concentrate in una o al massimo due aree di crisi avrebbero dato, darebbero, maggior consistenza e importanza all'intervento italiano.

Abbiamo usurato prima del tempo una flotta intera, per mettere in campo poco più di 9.000 uomini, sa l'Esercito che difficile impegno ha dovuto mettere per addestrare ed equipaggiare convenientemente i reparti destinati alle missioni, l'Aeronautica ha avuto i suoi problemi a rischierare reparti organici d'impiego. Ma questo sarebbe nulla, si sarebbe potuto, e si potrebbe, fare anche di più, se la politica questo volesse, però almeno cosciente che lo strumento militare, che si vuole pronto ed efficiente, ha una continua esigenza di rinnovarsi e di essere tenuto a punto. Altrimenti si va incontro solo a brutte figure.

La funzione militare del futuro, almeno quello prevedibile, è quello degli interventi oltre confine e oltremare: bisogna allora attrezzarsi perché le Forze Armate, intese come un unico organismo integrato, siano primariamente uno strumento di proiezione. Se non si decide in questa direzione, la politica non raggiungerà i suoi obiettivi. E mi sembra che questo sia ampiamente dimostrato: siamo dovunque, ma le nostre aspettative di concreti riconoscimenti internazionali e di acquisizione di posizioni d'influenza politica e d'interesse economico, vanno di regola delusi. Gettando sui piatti della bilancia delle relazioni internazionali propositi, supponenze e velleità e nessuno o pochi elementi di credibile valore concreto, poco si ottiene. Così come poco si ottiene inviando in missione forze militari, senza che queste avvertano alle loro spalle il consenso e il sostegno convinto dell'intero sistema-Paese, l'esistenza di precisi obiettivi nazionali da conseguire, la conoscenza diffusa nell'opinione pubblica di quello che fanno e dei loro problemi.

Non mi sembra che dai tempi degli avvenimenti trattati dal Convegno, al di là del racconto e della valutazione degli avvenimenti militari, alle realtà di oggi, le situazioni di fondo si siano molto modificate, pur facendo salve alcune differenze del quadro sul riferimento generale. Io credo che indagando bene sul contorno politico e sul ritorno di convenienza degli eventi ricordati nel Convegno, vi sia sostanza concreta su cui meditare per valutare e comprendere oggi molti aspetti delle missioni *peacekeeping*. Questo diviene ancora più importante quando gli Stati Uniti, unica grande potenza esistente, affermano che per loro è troppo dispendioso impiegare forze così addestrate e tecnologicamente avanzate, per fare interposizione di polizia, interventi umanitari, prestare assistenza e soccorso, dividere litiganti, fare i *peacekeeper*. Loro dicono: "lo faccia qualche altro", e guardano verso l'Europa. E non credo che per questo rinuncino ai loro interessi e influenze sui territori posti sotto tutela.

Concludo dicendo che l'Italia ha fatto e fa bene a partecipare a missioni all'estero: è uno dei modi per ottenere importanza, peso, credibilità internazionali. Però bisogna realizzare le condizioni per poterlo fare bene: cioè essere quelli che in realtà si è, e comportarsi di conseguenza. Termino, ricordando e parafrasando in proposito, come sono uso fare sul tema trattato, ciò che nel 1913 disse al governo l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, sia pur limitato alla Marina per la sua naturale funzione oltremare, ma estendibile oggi anche alle altre Forze Armate:"O voi adeguate la politica estera alle capacità della Marina, oppure adeguate le capacità della Marina ai vostri obiettivi di politica estera. Altrimenti faremo solo brutte figure".