



STUDI UMANISTICI E DELLA FORMAZIONE

Le vicende che nel 1860 videro coinvolti gli ufficiali della Marina borbonica sono un tema ancora oggi fonte di un dibattito che ben si presta alla riflessione sull'intreccio tra guerra civile, crisi dello Stato e costruzione dei nuovi edifici nazionali. Per questo conflitto interno al mondo meridionale gli storici utilizzano oggi il paradigma interpretativo di "guerra civile". Proprio qui sta la singolarità della vicenda della Marina borbonica. Quegli ufficiali, pur essendo detentori di porzioni del potere legittimo, scelsero deliberatamente e compattamente (fatta salva qualche eccezione) di passare dall'altra parte. Furono dunque patrioti o traditori? Perché questi ufficiali scelsero di stare nel campo, quello unitario, apparentemente [più] lontano dalle loro esperienze?

Michele Lacriola (Bari, 1990) è dottore di ricerca in Storia contemporanea. Si interessa principalmente di Storia del Mezzogiorno tra XVIII e XIX secolo e Public History. Ha all'attivo diverse pubblicazioni: *Il secolo d'oro di Bari. L'economia pugliese nel XIX secolo*, LB Edizioni, 2020; *La Storia sul Tubo. Esperienze e Progetti di Public History su YouTube* (La Storia Liberata. Nuovi sentieri di ricerca), Mimesis, 2020. È fondatore e presidente dell'associazione Pinte di Storia.

Michele Lacriola

Patrioti o traditori?

Gli ufficiali della Marina napoletana nella crisi e fine delle Due Sicilie

Michele Lacriola **Patrioti o traditori?**

RUBETTINO



Collana Scientifica dell'Università di Salerno
Scienze Umanistiche e della Formazione - Monografie

Michele Lacriola

PATRIOTI O TRADITORI?

Gli ufficiali della Marina napoletana
nella crisi e fine delle Due Sicilie

RUBETTINO

Introduzione

La Marina nel crollo delle Due Sicilie: conflittualità di lungo periodo e fattori di contesto

Il crollo del Regno delle Due Sicilie ha riscosso costante interesse fra gli storici. Negli ultimi decenni, soprattutto a partire dal centocinquantenario dell'Unità d'Italia, il tema ha conquistato ampiamente anche il dibattito pubblico, venendo utilizzato dalla narrativa borbonica e revisionista per giustificare ritardi e disagi del Sud italiano nel tempo presente¹. Culmine e punto d'arrivo della crisi del Regno fu l'estate del 1860, con la campagna garibaldina che si concluse con l'annessione del Mezzogiorno al nuovo Stato unitario. L'annessione fu notevolmente travagliata rispetto ai processi analoghi che coinvolsero gli altri Stati italiani² poiché ostacolata dall'opposizione aperta o strisciante di gruppi politici, ex soldati e ufficiali dell'Esercito borbonico, e altri vasti settori sociali che da quel momento favorirono il grande brigantaggio. In tale cornice, lo studio della Marina del Regno delle Due Sicilie può contribuire a comprendere gli aspetti più controversi e dibattuti sulla vicenda del crollo. La narrativa neo-

¹ R. Martucci, *L'invenzione dell'Italia unita. 1855-1864*, Sansoni, Firenze 1999; M. Meriggi, *Gli Stati italiani prima dell'Unità. Una storia istituzionale*, il Mulino, Bologna 2002; P. Macry, *Appunti per una fenomenologia del crollo*, in Id. (a cura di), *Quando crolla lo Stato. Studi sull'Italia preunitaria*, Liguori, Napoli 2003; L. Riall, *Il Risorgimento. Storia e interpretazioni*, Donzelli, Roma 2007; C. Pinto, 1857. *Conflitto civile e guerra nazionale nel Mezzogiorno*, in «Meridiana», 69, 2011, pp. 171-200; G. Barone, *Quando crolla lo Stato e non nasce la nazione. Il Mezzogiorno nel Risorgimento italiano*, in A. Roccucci (a cura di), *La costruzione dello Stato-nazione in Italia*, Viella, Roma 2012; P. Macry, *Unità a Mezzogiorno. Come l'Italia ha messo insieme i pezzi*, il Mulino, Bologna 2012; G. Galasso (a cura di), *Mezzogiorno, Risorgimento e Unità d'Italia*. Atti del convegno (Roma 18-20 maggio 2011), Presidenza Consiglio dei Ministri, 2014; P. Macry, *Miti del risorgimento meridionale e morte dello Stato borbonico*, in A. Roccucci (a cura di), *op. cit.*

² Pur se in misura minore, anche nelle regioni centrali ci furono delle resistenze. Per una letteratura più approfondita, si rimanda a P. Macry (a cura di), *Quando crolla lo Stato e non nasce la nazione*, cit.

borbonica³, d'altra parte, ne ha diffuso una visione contraddittoria, ritenendola per un verso la terza più importante marina da guerra della prima metà del XIX secolo, e per l'altro gravemente pregiudicata nel suo funzionamento per il dilagare di inefficienze e abusi.

La realtà che emerge dagli archivi è, però, molto più complessa e merita maggior attenzione rispetto a quella che la storiografia le ha sinora riservato. La vicenda della Marina da guerra napoletana, fulcro di questo lavoro, va analizzata alla luce delle nuove categorie messe in evidenza dagli studiosi. La storiografia recente ha reinterpretato le fratture della storia del Regno: ciò ha significato soffermarsi con maggiore profondità rispetto al passato sui conflitti politico-ideologici e politico-culturali che vi si avvicendarono, poiché ritenuti una prospettiva efficace di lettura del crollo finale. La rilettura ha portato dunque a valorizzare la Repubblica napoletana del 1799, nella quale si contrapposero i sostenitori della Rivoluzione francese e i difensori dei vecchi Stati, come momento fondativo delle fratture politiche successive. Nella medesima ottica, si è guardato alle insurrezioni e alle rivoluzioni del 1820-21 e del 1848-49 che puntellarono il Mezzogiorno come alle fasi che nell'insieme portarono a consolidare due schieramenti politici, i filoborbonici e i liberali, i quali, pur nelle rilevanti differenze interne, si distinsero reciprocamente per tradizioni politico-ideologiche e politico-culturali. A sua volta, il marcato carattere politico-ideologico delle due fazioni in lotta ha consentito di rileggere il 1860 come scontro tra due diversi progetti di nazione (napoletana contro italiana)⁴. L'accesa conflittualità posta in evidenza dalla storiografia⁵ e portata all'attenzione del pubblico dalla più recente pubblicistica non è una peculiarità della storia meridionale, ma

³ Citiamo a titolo d'esempio *Uomini e navi della marina da guerra del Regno delle Due Sicilie*, in www.associazioneduesicilie.it (consultato il 10 agosto 2020); M. Montalto, *La Marina delle Due Sicilie*, Il Giglio, Napoli 2007; A. Romano, *Una breve storia della Marineria Borbonica*, in www.neoborbonici.it (consultato il 10 agosto 2020).

⁴ A. Musi, *Mito e realtà della nazione napoletana*, Guida, Napoli 2016.

⁵ A. Lepre, *Storia del Mezzogiorno nel Risorgimento*, Editori Riuniti, Roma 1969; P. Villani, *Mezzogiorno tra riforme e rivoluzione*, Laterza, Roma-Bari 1973; A. Massafra (a cura di), *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società, istituzioni*, Dedalo, Bari 1988; M. Petruszewicz, *Come il meridione divenne una questione. Rappresentazioni del Sud prima e dopo il Quarantotto*, Rubettino, Soveria Mannelli 1998; P. Macry, *Ottocento. Famiglia, élites e patrimoni a Napoli*, il Mulino, Bologna 2002; M. Marmo, *Il coltello e il mercato. La camorra prima e dopo l'Unità d'Italia*, L'ancora del Mediterraneo, Napoli-Roma 2011; R. De Lorenzo, *Borbonia felix. Il Regno delle Due Sicilie alla vigilia del crollo*, premessa di Alessandro Barbero, Salerno Editrice, Roma 2013; M. Mazzetti, *Il Mezzogiorno in una difficile transizione: società, cultura e istituzioni tra Settecento e Ottocento*, in «Ricerche di Storia Sociale e Religiosa», 83, 2013, pp. 215-230; J.A. Davis, *Napoli e Napoleone. L'Italia meridionale e le rivoluzioni europee (1780-1860)*, Rubettino, Soveria Mannelli 2014; S.A. Granata, *Un Regno al tramonto. Lo Stato borbonico tra riforme e crisi (1858-1861)*, Carocci, Roma 2015;

è comune anche al resto della penisola. Ciò che caratterizza il Mezzogiorno è semmai che il conflitto non si risolse né nella lotta allo straniero né con la convergenza verso un programma di trasformazioni politico-economiche. Solo con la distruzione di una delle due fazioni, ovvero con l'assorbimento di Napoli nel Regno d'Italia, la lotta giunse al termine⁶.

La vicenda della Marina napoletana si inserisce nel quadro della conflittualità appena descritta. Gli ufficiali del Corpo, pur essendo detentori di porzioni del potere legittimo, scelsero deliberatamente e compattamente (fatta salva qualche eccezione) di rivoltarsi contro i Borbone per abbracciare la soluzione unitaria. Si meritavano così l'ostilità di quei borbonici, come de' Sivo⁷, che li descrissero come traditori della propria patria. Un giudizio che, complice la scarsa produzione storiografica sull'argomento, è più o meno sopravvissuto sino a oggi.

Furono dunque patrioti o traditori? Tali categorie, intese come profili morali, sono state superate dalle attuali ricerche⁸. La domanda da porsi è, invece, perché gli ufficiali della Marina non aderirono alle fazioni borbonica o liberale. Perché, insomma, essi si sottrassero alla dinamica di lotta per il potere interno, che allora si consumava proprio attraverso la militanza in una delle due fazioni, scegliendo di stare nel campo, quello unitario, meno contiguo alle loro esperienze politiche e di vita pregresse. Il problema della "scelta di campo" è, del resto, un tema che negli ultimi decenni è stato indagato anche per altri settori della società meridionale da Salvatore Lupo e Carmine Pinto, che si sono interessati alla dimensione partecipativa e alla visione ideologica di questi uomini, e Alberto Mario Banti, più attento alla formazione del discorso culturale sotteso alla mobilitazione risorgimentale⁹.

⁶ Per questo conflitto interno al mondo meridionale gli storici hanno utilizzato un nuovo paradigma interpretativo, quello di guerra civile secondo l'accezione datane da Norberto Bobbio: «lotta tra parti, partiti, fazioni costituite da cittadini dello stesso Stato o della stessa città». Tratta da N. Bobbio, *Guerra civile*, in «Teoria politica», 1-2, 1992, p. 299.

⁷ E. Gin, *L'Italia contesa. Nazione italiana e nazione napoletana in Giacinto De Sivo*, in «Nuova Rivista Storica», gennaio-aprile 2016, vol. C, fasc. 1, pp. 107-140.

⁸ G. Albergoni, *Il patriota traditore. Politica e letteratura nella biografia del "famigerato" Pietro Perego*, Franco Angeli, Milano 2009; M. Flores, *Traditori. Una storia politica e culturale*, il Mulino, Bologna 2015.

⁹ A.M. Banti, *La nazione del Risorgimento. Parentela, santità e onore alle origini dell'Italia unita*, Einaudi, Torino 2000; Id., *Nobili, Risorgimento e formazione discorsiva nazional-patriottica*, in A. Ciampani, L. Klinkhammer (a cura di), *La ricerca tedesca sul Risorgimento italiano. Temi e prospettive*, Atti del Convegno Internazionale (Roma 1-3 marzo 2001), in «Rassegna Storica del Risorgimento», LXXXVIII, Supplemento al fasc. IV, 2001, pp. 205-212; A.M. Banti, R. Bizzocchi (a cura di), *Immagini della nazione nell'Italia del Risorgimento*, Carocci, Roma 2002; A.M. Banti, P. Ginsborg (a cura di), *Per una nuova storia del Risorgimento*, in A.M. Banti, P. Ginsborg (a cura di), *Storia d'Italia. Annali 22. Il Risorgimento*, Einaudi, Torino 2007, pp. XXIII-XXIV; S. Lupo, *L'unificazione italiana. Mezzogiorno*,

La domanda che qui ci si pone è, dunque, se si sia verificata anche nella Marina napoletana quella formazione di due diverse fazioni – con proprie tradizioni, rituali e valori¹⁰ – riscontrata nel resto del Regno come motivazione che innescò la scelta di campo. Difficile fare affermazioni in un senso o nell'altro. Tra il 1848 e il 1860 il capitano di vascello Raffaele De Cosa fu l'unico ufficiale di Marina a prendere chiaramente posizione contro il ritorno dell'assolutismo borbonico, mentre tutti gli altri rimasero inerti o borbonici. Non si conoscono poi – allo stato attuale della ricerca – le adesioni di ufficiali a circoli rivoluzionari o filounitari, in quanto la loro adesione alla causa unitaria si sarebbe manifestata solo con l'arrivo dell'ammiraglio sardo Carlo Pellion di Persano a Palermo. Una politicizzazione in senso filounitario la si ebbe solo da quel momento. Le vicende familiari potrebbero, altresì, aver avuto un certo peso nella scelta di alcuni ufficiali. Un caso potrebbe essere quello di Vincenzo Lettieri, capitano di vascello, di famiglia filoborbonica da generazioni. O ancora Alfonso Barone e Carlo Longo, entrambi capitani di vascello, che provenivano da due città celebri per la lotta contro i Borbone come Palermo e Messina e che avevano parenti che avevano combattuto per Murat o nell'Esercito rivoluzionario siciliano (come il fratello di Longo)¹¹. Ma se questo dato solo bastasse a fornirci la giusta chiave di lettura, risulterebbe incomprensibile il caso dei fratelli Guglielmo e Ferdinando Acton, capitano e tenente di fregata, discendenti da una famiglia che aveva sempre goduto del favore dei sovrani. Non bisogna infatti pensare che all'interno di un conflitto civile le appartenenze alle proprie fazioni rimangano immutabili o siano date una volta per tutte, in quanto «l'adesione individuale a un gruppo (ad esempio rivoluzionario o controrivoluzionario) non segue schemi predefiniti, ma è condizionato dal contesto precedente e dalla evoluzione del conflitto»¹². La rapida conversione dell'ufficialità napoletana non è un avvenimento estraneo alle logiche che muovevano il Regno, bensì il frutto maturo della sua storia.

Se da un lato le scelte fatte da quegli ufficiali nelle vicende del 1860 sono centrali per la comprensione di quel che accadde, dall'altro è d'obbligo tenere conto dell'effettiva situazione materiale in cui si trovava la Marina napoletana-

rivoluzione, guerra civile, Donzelli, Roma 2011; C. Pinto, *1857. Conflitto civile e guerra nazionale nel Mezzogiorno*, in «Meridiana», 69, 2011, pp. 171-200.

¹⁰ Si veda a proposito C. Pinto, *La guerra del ricordo. Nazione italiana e patria napoletana nella memorialistica meridionale (1860-1903)*, in «Storica», 54, 2013, pp. 45-76.

¹¹ Vedi R.M. Selvaggi, C. Somma, R. Majuolo, *La Real Marina napoletana nel 1860-61*, Archivio di Stato di Napoli, Napoli 1992, pp. 51-64.

¹² C. Pinto, *Le guerre civili: interpretazioni e modelli. Un confronto storiografico*, in «Contemporanea», gennaio-marzo 2014, a. XVII, vol. 1, p. 109.

na in quel momento¹³. Certo bisogna constatare che, all'approssimarsi della spedizione garibaldina, la Marina napoletana non mancava né di mezzi né di uomini¹⁴. Tuttavia, va posta in evidenza la questione dell'invecchiamento delle unità della flotta, che andavano ormai rapidamente perdendo il loro valore bellico in seguito agli importanti sviluppi tecnologici di quegli anni. Sviluppi che Ferdinando II aveva assecondato solo tardivamente¹⁵. Come si farà meglio notare nelle prossime pagine, questo gap tecnologico, insieme con la politica di chiusura di Napoli, avrà un enorme peso sulle scelte degli ufficiali napoletani. Nel breve volgere di sei anni infatti – la pirofregata a elica sarda *Carlo Alberto* fu impostata nel 1851, la napoletana *Borbone* nel 1857 –, mentre la Marina sarda adottò i nuovi criteri costruttivi in uso nelle marine europee, dotandosi di più moderne unità navali, la Marina napoletana fu più titubante nel seguire la nuova via della propulsione a elica¹⁶. Questo è uno dei sintomi più evidenti del fallimento della Marina napoletana sotto due punti di vista: quello di strumento di politica estera al servizio del Regno e quello di formazione di una struttura tecnico-logistica adeguata. Anche la formazione di un Corpo ufficiali adeguatamente preparato ma privo di una connotazione ideologico-nazionale (in quanto l'obbedienza non andava al proprio Paese ma alla figura del Re) e umiliato a più riprese dalla corte, sono due elementi che concorrono alla definizione della Marina napoletana quale “marina mancata”, parafrasando il concetto di “Stato mancato” con cui condivide molti aspetti: uno Stato mancato, infatti, è per definizione uno Stato incapace di riprodurre le sue condizioni di esistenza, il che comporta la perdita della sua soggettività. Se questa definizione rispecchia fedelmente la situazione del Regno delle Due Sicilie, avremo modo di vedere come la stessa è valida anche per definire la situazione della sua Marina.

Il fallimento della Marina napoletana come strumento di politica estera appare evidente se consideriamo la competizione tra questa e la Marina sarda. Questo non è che un aspetto del più ampio scenario della competizione borbonico-sabauda per l'egemonia italiana, che dal 1799 in poi vide Napoli perdente fino alla sua definitiva sconfitta nel 1860. La possibilità di paragonare la Marina di Napoli con una similare per mezzi e capacità e non con marine troppo grandi

¹³ In appendice a questo testo sono allegate delle tavole sintetiche della composizione di uomini e navi della Marina napoletana alla vigilia della spedizione garibaldina.

¹⁴ R.M. Selvaggi, C. Somma, R. Majuolo, *op. cit.*, pp. 11-12.

¹⁵ Sono in ciò concordi i giudizi di R. De Cesare, *La fine di un Regno. Dal 1855 al 6 settembre 1860*, prefazione di Raffaele De Cesare, introduzione di Giuseppe Catenacci, Grimaldi, Napoli 2003, p. 68; e G. de' Sivo, *Storia delle Due Sicilie dal 1847 al 1860*, Brenner, Cosenza 1964, vol. 2, p. 81.

¹⁶ G.R. Mundy, *La fine delle Due Sicilie e la marina britannica. Diario di un ammiraglio 1859-61*, trad. it., introduzione e note di A. Rosada, Berisio, Napoli 1966, p. XXXVIII.

(come la britannica o la francese), troppo diverse (come quella veneta, parte di quella imperiale austriaca) o troppo piccole (come quelle toscana e pontificia) rende ancora più palese il fallimento della prima e il successo della seconda.

Contrariamente a quanto avvenne nel resto della storia del Regno con i suoi conflitti, lo scontro armato – o comunque cruento – è il grande assente di questa storia¹⁷. Pur non mancando momenti di tensione tra ufficiali e marinai, inimicizie tra chi rimase col Borbone e chi scelse il Piemonte e conflitti più o meno personali, non si ricorse mai alla violenza. Né durante e né, soprattutto, dopo la conclusione dell'impresa dei Mille. Ciò accadde probabilmente sia per il ruolo di mediatori e traghettatori verso il nuovo ordine di cose che proprio gli ufficiali napoletani interpretarono, sia perché gli stessi agivano per conto proprio e non per una delle due fazioni in lotta nel Regno. Erano, pertanto, più inclini alla mediazione pacifica, o comunque morbida, che alla lotta senza quartiere. La Marina, si vedrà, andò gradualmente e pacificamente verso l'Unità.

¹⁷ Sulla questione si veda C. Pinto, *La rivoluzione disciplinata del 1860. Cambio di regime ed élite politiche nel Mezzogiorno italiano*, in «Contemporanea», 1, 2013, pp. 39-68.

1.

Dal rilancio alla chiusura. La Marina napoletana dal 1830 al 1859

L'8 novembre 1830 sale al trono delle Due Sicilie Ferdinando II di Borbone. Nonostante la giovane età, Ferdinando non era nuovo a ruoli di responsabilità. Già al compimento dei sedici anni era stato chiamato a far parte del Consiglio di Stato, l'organo formato dai ministri e dai consiglieri senza portafogli in cui si decidevano le questioni più importanti. Dal settembre 1829 al luglio 1830 fu vicario del Regno durante l'assenza del padre – re Francesco I – da Napoli. Questo gli permise di conoscere da vicino i problemi e le condizioni del Regno, di fare valutazioni sui provvedimenti più urgenti e di apprendere i meccanismi dell'amministrazione, tanto che poté agevolmente giudicare la capacità degli uomini che ricoprivano le cariche più importanti¹. Un bagaglio di esperienze che ci aiuta a comprendere la sua politica nei primi 20 anni di Regno. Proprio in quegli anni, infatti, la situazione politica del Mediterraneo è in profondo mutamento. Tra il 1821 e il 1828 si era combattuta la guerra d'indipendenza greca, che aveva mobilitato le più potenti marine europee del tempo (francese, russa e britannica) nel Mediterraneo orientale e coinvolto sia la Turchia che l'Egitto in uno scontro che li vide perdenti. La Russia e la Grecia ne avevano approfittato subito per riprendere la guerra contro l'indebolito Impero Ottomano. Le ostilità si interruppero dietro pressione dell'Inghilterra, che voleva evitare lo sfaldamento ottomano per impedire alla flotta militare russa di uscire dal Mar Nero e ottenere uno sbocco diretto nell'Egeo.

La pace di Adrianopoli del 14 settembre 1829 pose fine al conflitto, ma impose all'impero di Istanbul di aprire lo stretto dei Dardanelli alle navi di qua-

¹ Per approfondimenti, si veda la voce Ferdinando II di Borbone sul *Dizionario Biografico degli Italiani*, Istituto dell'Enciclopedia Treccani, a cura di A. Scirocco, Roma (voce presente anche in www.treccani.it, consultato il 21 gennaio 2019).

lunque nazione non fosse in guerra con lei. Inoltre, nello stesso anno dell'ascesa al trono di Ferdinando, la Grecia fu internazionalmente riconosciuta come stato sovrano². Oltre a questo, le flotte coalizzate di Russia, Francia e Gran Bretagna ne approfittarono per debellare la pirateria che le popolazioni greco-dalmate avevano intrapreso in quegli anni turbolenti, problema col quale anche la Marina napoletana si era dovuta confrontare. L'area del Mediterraneo orientale – in ogni caso – era ben lontana dall'essere pacificata: divenne, anzi, una zona molto pericolosa per gli equilibri internazionali e dove, ovviamente, Napoli non aveva più possibilità di intervenire liberamente come aveva fatto in precedenza. Nell'area del Mediterraneo occidentale, importante per gli equilibri di potere marittimo fu la conquista francese di Algeri (sempre nel 1830), che di fatto debellò la più importante tra le reggenze barbaresche che avevano praticato la guerra di corsa a danno delle navi italiane nei secoli precedenti. È partendo da queste premesse che vedremo come il giovane Re svilupperà la sua politica marittima.

Proprio a causa del radicale cambiamento dei rapporti di forza nel Mediterraneo, la Marina napoletana – già uscita a pezzi dalle guerre napoleoniche – veniva a trovarsi in una situazione difficile: navi vecchie e obsolete, una struttura organizzativa elefantiaica, infrastrutture insufficienti. Insomma, la Marina era diventata un giocattolo costoso ma inutile. Inoltre, il Regno era uscito politicamente ed economicamente ridimensionato nel panorama italiano ed europeo dal Congresso di Vienna.

Per avviare a questa situazione e riguadagnare il rango di potenza regionale tenuto per tutto il XVIII secolo, era necessario per Ferdinando che il Regno delle Due Sicilie producesse un duplice sforzo di modernizzazione e di ricollocamento nello scacchiere politico europeo. Gli orizzonti cui si guardava erano ampi: le Americhe, la nuova frontiera cui puntava Ferdinando per trarre fuori dall'isolamento diplomatico il Regno a seguito alla crisi degli zolfi del 1842. Interessante in questo scenario è l'evoluzione della competizione con la monarchia piemontese, rivalità ormai estesasi anche sul mare e che vede già dagli anni '30 dell'Ottocento la Marina napoletana perdere terreno nella "corsa alle Americhe". A pareggiare i conti, però, vi è il grande sforzo di modernizzazione portato avanti da Napoli nel settore navale, e che vede la sua Marina giungere alle soglie del 1848 come la più moderna e meglio organizzata forza navale

² Per approfondimenti sulla così detta "questione d'Oriente" si veda la voce relativa sul *Dizionario di Storia*, Istituto dell'Enciclopedia Treccani (voce presente anche in www.treccani.it, consultato il 21 gennaio 2019). Per una panoramica della questione dal punto di vista della politica marittima, si veda A. Santoni, *Storia e politica navale dell'età moderna*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 2005, pp. 261-272.

italiana, sia dal punto di vista della potenza di fuoco delle navi, sia per l'impiego di un cospicuo numero di pirofregate e la messa a punto di un apparato produttivo moderno capace di supportare questo sforzo. È in questo periodo che si va formando la classe di ufficiali che ritroveremo nel 1860 alle prese con la crisi garibaldina.

Tagli alla spesa e riforme

Dopo la rivoluzione e la parentesi costituzionale del 1820-21, molti ufficiali di Marina erano stati esiliati. Si trattava degli ultimi strascichi dello scontro tra ufficiali ex murattiani e quanti erano rimasti fedeli alla corona durante il decennio napoleonico. Nel 1831 Ferdinando richiamò nel Regno quegli ufficiali, riammettendoli in servizio³. Questa decisione era figlia della volontà del Sovrano di dare un colpo di spugna al passato recente del Regno e ricucire quelle fratture che si erano generate al suo interno per lavorare assieme a restaurarne il prestigio perduto. Per mettere in atto questa volontà, era necessario pertanto riformare e potenziare le forze armate del Regno, sia terrestri che marittime. Un campo, questo, in cui Ferdinando si era già cimentato con qualche merito negli anni precedenti⁴. Tuttavia il giovane Re si trovava alle prese con un altro gravoso problema, ovvero il dissesto finanziario del Regno. La critica situazione delle finanze napoletane era stata generata dalla permanenza delle truppe dell'Esercito austriaco nei suoi confini, inviate da Vienna per sopprimere la rivoluzione del '20 e lasciate in carico all'erario napoletano per ben dieci anni. Troppo per un regno come quello napoletano. Per colmare questo debito era necessario un drastico taglio alle spese in vari settori, tra cui quello delle forze armate stesse. Tra i primi provvedimenti vi fu l'allontanamento di alcuni ufficiali inetti – o corrotti – dal servizio. Fino a quel momento la Marina era stata priva di un organo di controllo, perché questo «spiaceva alle Autorità Supreme della Marina»⁵. Ciò aveva reso possibile ruberie e malgoverno. Tra i primi a fare le spese di questo nuovo corso di cose fu Felice Sabatelli – ingegnere del Genio Navale –, chiamato in tribunale per spese eccessive a danno dell'erario di quasi 150.000 ducati. Tale ammanco derivava dalla differenza tra costi preventivati

³ Archivio di Stato di Napoli (ASNa), fondo *Archivio Borbone*, b. 907, *Ufficiali Superiori della Real Marina nell'anno 1834*; cfr. L. Radogna, *Storia della Marina militare delle Due Sicilie*, Mursia, Milano 1978, p. 97.

⁴ Era stato nominato dal padre Comandante generale dell'Esercito il 29 maggio 1827, informazione tratta dal sito www.treccani.it, consultato il 21 gennaio 2019.

⁵ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 907. Relazione priva di data e indicazioni.

e costi effettivi per la costruzione nei cantieri di Castellammare di Stabia della fregata *Regina Isabella*, del brigantino *Principe Carlo*, di due bombardiere, della corvetta bombardiera *Etna* e dello yacht *Francesco I*. Sabatelli si difese dicendo che, a suo tempo, quelle spese erano state approvate dal re Francesco I, nonostante il parere contrario del Consiglio generale di Marina⁶. Venne quindi incarcerato per morosità, fino a quando Ferdinando II non lo richiamò in servizio graziandolo.

Fu per evitare in futuro simili malversazioni, sprechi di risorse finanziarie e materiali, che si provvide a redigere i *Doveri ed attributi dell'Ispettore dell'Arsenale*. A costui vennero conferiti ampi poteri di controllo e verifica, rendendolo il vertice della vita dell'Arsenale. Questi eseguiva gli ordini del Re, riferitigli per mezzo di un solo intermediario – il Comandante Generale – senza nemmeno passare dal Consiglio di Marina. Del canto suo, il Comandante Generale era la voce del Sovrano e stabiliva una serie di rigidi controlli⁷. Questi drastici tagli alle spese, e la conseguente revisione del personale, ovviamente sollevarono i malumori di quanti si vedevano esonerati, licenziati o comunque messi da parte. Lo si evince anche da un rapporto inviato al Ministro di Guerra e Marina: «Lo stato discusso della Marina presentato da Fardella [...] lo ha indotto a mostrare che la diminuzione del budget della Marina rovescerebbe il Regno e l'Europa!»⁸. Per ragioni di economia si arrivò perfino a chiudere l'Accademia di Marina per quattro anni (dal 1835 al 1838)⁹. Questo ci fa riflettere sulla gravissima situazione finanziaria che Ferdinando dovette affrontare nei primi anni di regno.

Per evitare che si creassero in futuro delle cricche di interessi privati come quelle che il giovane Sovrano stava smantellando, si decise un'equa divisione di onori e oneri tra tre figure – ognuna specializzata in un differente settore – così da evitare accumuli di incarichi: Costruttore, Ufficiale di Mare, Amministratore. La catena di comando dell'Arsenale venne riformata su questa base, venendo così configurata: Comandante Generale, Comandante del Personale, Comandante degli armamenti, Comandante del Genio Marittimo, Comandante del Parco o dei Cannonieri di Marina, Capo d'Amministrazione. Tutti costoro sarebbero stati dipendenti dal Comandante Generale – incarico affidato a un membro della famiglia reale – mentre ogni anno si sarebbe nominato un ispettore che

⁶ *Ivi*, b. 1131/2: il Consiglio fece presente al Sovrano che «declamare l'innocenza e l'adoperare commoventi parole fu, ed è l'egida nella penosa circostanza de fatti da ogni reo ambasciata. Vano mezzo, però per illudere la giustizia».

⁷ *Ivi*, b. 907, priva di data e riferimenti.

⁸ *Ibidem*.

⁹ R. Majolo, *L'Accademia borbonica della Real Marina delle Due Sicilie*, Associazione Nunziatella, Napoli 1994, p. 89.

passasse in rassegna l'operato di tutti. I vari comandanti avrebbero costituito il Consiglio d'Amministrazione sotto la presidenza del Comandante Generale e con l'intervento del contadore principale¹⁰. Il Sovrano riconduceva in questo modo a sé ogni potere decisionale, in linea con la volontà di Ferdinando di essere il vertice della macchina amministrativa dello Stato. Questa era al tempo intesa in senso positivo, come opera riformatrice che si adoperava per spazzare via il vecchio e corrotto sistema:

Per un re come Ferdinando II il ministro della guerra non è che un nobile archiviario ed un sorvegliatore della militare amministrazione che riceve dal re vita e direzione [...]. Ma qual è l'atto legislativo che onora il presente ministro? Alcuno. Tutto fatto dal re¹¹.

Ma anche se si riducevano effettivi e fondi, lo si faceva nell'ottica di un riordino della Marina per renderla più moderna ed efficiente, evitando inutili sprechi di risorse che potevano invece più utilmente essere impiegate per metterla in pari con le altre Marine europee. Riformare la Marina era assolutamente indispensabile per poter sostenere qualsivoglia progetto di rilancio della politica marittima del Regno, poiché – come abbiamo avuto modo di vedere – la situazione nel Mediterraneo era molto cambiata rispetto al XVIII secolo¹². Si decise anzitutto di porre un ufficiale nella Segreteria di Marina, come già si faceva nelle marine di Gran Bretagna e Francia. Conscio della nuova situazione in cui si trovava il Mediterraneo, il Re stimò anche necessario approfondirne la conoscenza prima di decidere in che direzione orientare la propria politica di rilancio della forza navale del Regno. Sulla base delle relazioni pervenute alla sua attenzione¹³, decise di mantenere attiva una flotta di basso profilo dato il debellamento definitivo della corsa esercitata dalle reggenze barbaresche, cosa che avrebbe comportato un notevole risparmio di risorse per le casse del Regno. Questa revisione dell'organizzazione della Marina è debitrice in molte sue parti dello studio fatto sull'organizzazione dei porti e degli arsenali britannici, che erano naturalmente i punti di riferimento per qualsiasi Stato. Sempre nell'ottica del risparmio, tra i vari decreti emanati in quei primi anni ce n'è anche uno che attribuiva i lavori idraulici al Genio di terra. Si studiarono al tempo stesso le composizioni di personale necessarie a mettere in mare una fregata da 26

¹⁰ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 907, priva di data e riferimenti.

¹¹ *Ibidem*.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

cannoni adibita al trasporto di mercanzie¹⁴ e di una corvetta con 16-18 cannoni¹⁵, così da decidere l'effettivo numero di ufficiali, marinai e personale di terra necessari al funzionamento della Marina.

Quella inglese, a ogni buon conto, non era l'unica Marina cui Napoli guardava. Si fa spesso riferimento anche alla Marina francese, dalla quale si riprendono le ordinanze del 1823¹⁶. Di particolare interesse è, però, il fatto che si iniziasse a tenere d'occhio la Marina sarda, che non aveva una tradizione navale di primo piano come quella napoletana ed era ben lungi dal potersi paragonare (almeno sino a quel momento) a quella borbonica¹⁷. Eppure, ci si rese conto che quella Marina si stava velocemente accrescendo¹⁸. Fu da quel momento che tra Napoli e Torino iniziò un confronto a distanza per il predominio sui mari italiani.

Dopo le guerre napoleoniche, il Mediterraneo era ormai di fatto sotto il controllo inglese e – dopo la guerra d'indipendenza greca – gli spazi di manovra per Napoli e la sua flotta si erano drasticamente ridotti. L'unico campo in cui poteva assicurarsi un certo spazio erano i mari italiani. La nascita di una flotta concorrente cui disputare la supremazia nei mari di casa – soprattutto se questa apparteneva a una casa reale che già rivaleggiava con Napoli per il rango di prima potenza italiana – era un avvenimento troppo pericoloso perché Ferdinando non decidesse di cambiare i suoi piani. Dalla prevista forza iniziale di 6 fregate e qualche corvetta, si passò a una più consistente forza formata da 8 legni quadri (vascelli o fregate), 2 scorridore e 12 cannoniere¹⁹. La comparsa di un concorrente come la Marina sarda, in qualche misura, funzionò da pungolo per un radicale processo di rinnovamento della Marina napoletana. Le grandi marine europee – pur restando dei modelli di riferimento – non potevano essere

¹⁴ *Ibidem*: 1 comandante, 4 tenenti e alferi di vascello, 1 primo pilota, 1 cappellano, 1 chirurgo, 1 agente contabile, 6 guardiamarine, 4 piloti subalterni, 1 pilota pratico delle coste, 1 praticante di chirurgia, 1 contestabile, 1 nostromo, 1 maestro di razione, 2 maestri d'ascia, 2 maestra calafati, 1 maestro di vele, 1 mastro di razione, 1 maestro di stiva, 1 cuoco dell'equipaggio, 11 servienti, 36 marinari cannonieri, 6 sottoufficiali di mare, 3 timonieri e 116 marinai.

¹⁵ *Ibidem*: 1 comandante, 3 ufficiali, 1 primo pilota, 1 cappellano, 1 chirurgo, 1 agente contabile, 4 guardiamarine, 1 praticante di chirurgia, 3 piloti subalterni, 1 pilota pratico, 1 contestabile, 1 nostromo, 2 maestri d'ascia, 1 mastro calefato, 1 mastro di vele, 1 mastro di razione, 1 mastro di stiva, 15 marina cannonieri, 3 sottoufficiali di mare, 3 timonieri, 36 marinai, 6 giovanetti, 9 servienti.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Per approfondimenti, si vedano V. Ilari, C. Paoletti, P. Crociani, *Bella Italia militar. Eserciti e marine nell'Italia pre-napoleonica (1748-92)*, Stato Maggiore dell'Esercito, Roma 2000, pp. 85-91 e A.V. Vecchj, *Storia generale della Marina Militare*, Tipografia di Raffaello Giusti, Firenze 1892, vol. 2, pp. 405-409.

¹⁸ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 907. Relazione priva di data e riferimenti.

¹⁹ *Ibidem*.

per Napoli uno stimolo a migliorare. La disparità di mezzi era soverchiante. Il Regno di Sardegna, di contro, era paragonabile a quello napoletano quanto a mezzi e possibilità. Era dunque una competizione possibile da sostenere. Bisognava quindi difendere il primato marittimo da un concorrente “reale”. E il mezzo migliore per farlo non poteva che essere il primato tecnologico. Per la Marina napoletana si stava per aprire un capitolo denso di rivoluzioni e cambiamenti, che ne avrebbero radicalmente ridefinito la fisionomia sia dal punto di vista tecnologico che – soprattutto – dal punto di vista del suo Corpo ufficiali.

Dalla vela al vapore: il lento rinnovamento tecnologico della Marina

Il XIX secolo è il secolo del vapore, grande protagonista delle trasformazioni economiche e sociali che stavano rapidamente cambiando abitudini e stili di vita radicati. Uno dei campi in cui l'uso della macchina a vapore sconvolgerà secoli di tradizione e saperi consolidati è l'arte nautica. E, anche nel caso della Marina napoletana, gli effetti di questo cambiamento saranno dirompenti. Ma non si creda che l'adozione del vapore fu immediata e che Ferdinando II ne fosse da subito un convinto assertore. Fu invece un processo lungo e articolato. Come, dunque, la Marina di Napoli passò dalla consolidata tradizione velica al più moderno vapore? Già in una lettera del 3 marzo 1837, Felice Sabatelli parla di «diversi cangiamenti» nella gestione e organizzazione della Marina, i quali imponevano di adottare diversi metodi in uso presso le marine europee²⁰. A cosa si riferiva? Certamente a quelle novità che abbiamo visto a inizio capitolo, ma non solo. Prima di intraprendere l'articolato discorso dell'introduzione della forza motrice del vapore nella Marina borbonica è però necessario avere una panoramica completa di quello che era il comparto cantieristico-industriale borbonico e il suo potenziale tecnico tra il 1830 e il 1840.

Nel periodo considerato, la situazione degli impianti borbonici non permetteva ancora la realizzazione di motrici navali a vapore, che sarebbe stato necessario acquistare all'estero. Nel settembre del 1833 – in ottemperanza agli ordini ricevuti da Ferdinando II – salpò da Napoli il brigantino *Zeffiro*. A bordo c'erano il costruttore di 2° classe Felice Abenante e il capitano di vascello Gaetano Imbert, che dovevano commissionare a Londra la costruzione di due battelli a vapore e di una macchina motrice per una draga. La somma stanziata per l'acquisto dei due battelli a vapore (con le rispettive macchine) era di 139.236,85

²⁰ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 822/1, lettera di Sabatelli, 3 marzo 1837.

ducati, somma che fu anticipata dalla tesoreria generale²¹. Ma l'introduzione delle prime unità a vapore nel Regno non va vista come il primo passo di una svolta radicale. Le unità a vela erano – e saranno fino agli anni '40 – il nucleo principale della Marina militare. Ciò è anche dimostrato dal fatto che nello stesso anno in cui arrivò a Napoli, dai cantieri di Gravesend, il primo pacchetto a vapore²² *Nettuno*, qualche mese dopo fu varata a Castellammare la fregata a vela *Partenope*²³. Nell'ottobre 1833, in un memorandum intitolato *Sull'attuale andamento del materiale di Marina* l'attenzione viene focalizzata sul fatto che la produzione dei cantieri napoletani fosse non solo ben lontana dal far propri i criteri di costruzione delle moderne unità a vapore, ma si basava ancora su piani di costruzione ormai datati anche per le unità veliche²⁴. Va, però, detto che il giudizio di colui che redasse il memorandum era fin troppo duro, dato che anche le marine francesi e inglesi (cui lo stesso si riferisce) continuarono a costruire naviglio a vela nel mentre sperimentavano unità a vapore. Certo con numeri più importanti di quella napoletana, ma pur sempre in proporzione alle maggiori dimensioni della flotta. L'arretratezza riscontrabile stava, più probabilmente, nei disegni e nelle tecniche di costruzione adoperate.

La Real Marina – in linea col resto d'Europa – era dunque ancora lontana dall'abbandonare la costruzione di navi a vela. Ciò che le penalizzava era, appunto, l'uso di vecchi metodi costruttivi che avrebbero reso quei bastimenti antiquati nel momento stesso in cui prendevano servizio. È evidente, a questo punto, che la Marina borbonica commetteva un errore strategico nel momento in cui si provvedeva di navi già concettualmente vecchie e superate, che si sarebbero dovute poi confrontare con le unità degli altri Paesi, ben più tecnologicamente avanzate, annullando pertanto il loro valore bellico. Ancora nel 1836, la Real Marina non volle abbandonare la tradizione di avere naviglio militare a vela. Si fecero studiare i progetti provenienti dall'arsenale di Tolone per impostare e costruire velieri nei cantieri reali. Sulla base di quei progetti, Ferdinando autorizzò la costruzione di 3 brigantini a vela. Il primo di essi venne varato a Castellammare il 27 settembre 1837 col nome di *Valoroso*, seguito poi dall'*Intrepido* e dal *Generoso*. Nello stesso mese il ministro della Marina Eugenio Di Brocchetti segnalò al Sovrano la necessità di costruire altre navi, dal momento che il naviglio militare esistente era insufficiente sia per la difesa

²¹ A. Formicola, C. Romano, *L'industria navale di Ferdinando II di Borbone*, Fiorentino, Napoli 1991, p. 67.

²² Una tipologia di nave a vapore, piccolo piroscampo.

²³ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 907, priva di data e riferimenti.

²⁴ *Ibidem*, *Sull'attuale andamento del materiale di Marina*, 1833.

delle coste sia per l'avvicendamento delle unità in servizio al Cordone Sanitario Marittimo. In particolare, il Ministro propose per ogni anno la costruzione di due unità, cioè di una fregata e di una goletta – oppure di due brigantini – e inoltre la realizzazione di un legno a vapore. Ma Ferdinando, ancora una volta, approvò solo la costruzione di navi a vela.

Non è, a ogni buon conto, incomprensibile questa ritrosia del Re al passaggio da una Marina militare a vela a una a vapore. Le incertezze derivanti dall'adozione del vapore erano molteplici, perché significava intraprendere non soltanto un mero adeguamento alle nuove tendenze dell'epoca, ma anche risolvere tutto un complesso di serie esigenze che tale rinnovamento tecnologico avrebbe comportato. Basti pensare al problema della formazione professionale dei macchinisti da imbarcare; alla dislocazione, sulle coste del Regno, di depositi di carbone per rifornimenti pronti e sicuri; all'integrazione strategica e tattica tra unità a vela e a vapore. A questo andava ad aggiungersi la completa dipendenza dall'estero – almeno i primi anni – per la costruzione, l'installazione, la manutenzione e la conduzione dei propulsori a vapore e per la fornitura dei pezzi di ricambio²⁵. La mole di problemi che il nuovo mezzo di propulsione poneva al governo napoletano – del tutto impreparato ad affrontarli – fu subito evidente già dal viaggio che il pacchetto a vapore *Nettuno* fece da Londra a Napoli. Scrive infatti il capitano Imbert che, partito il 2 luglio, a causa di un guasto si fermò per accomodi a Falmouth. Nella traversata da lì a Lisbona, si rese conto dell'incredibile consumo di carbone che faceva la nave. Chiedendone conto al macchinista (inglese), questi si scusò adducendo sia l'imperizia dei fuochisti, sia la pessima qualità del carbone. Fatto rifornimento, diresse per Gibilterra e da lì a Napoli, dove giunse il 28 luglio 1834²⁶. Tutto sommato, però, il suo giudizio sulla nave è positivo: «questo real legno regge bene il mare [...] la sua velocità in perfetta calma è di circa miglia 10 l'ora»²⁷.

Conscio del fatto che non poteva addossare alla Marina i costi della sperimentazione e gestione dei primi bastimenti a vapore, Ferdinando decise di affidare questi aspetti alla società per la navigazione a vapore Sicard, proprio nel 1834. Nel gennaio 1835 ordinò che venisse effettuata una prima ispezione di arsenali e stabilimenti di Marina, per verificare l'effettiva messa in opera dei suoi ordini. Emersero molte irregolarità nella gestione della manodopera,

²⁵ A. Formicola, C. Romano, *op. cit.*, pp. 73-75.

²⁶ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 907, 11 luglio 1834: dopo la partenza di Imbert, a seguire i lavori del secondo vapore ordinato, il *Ferdinando II*, era rimasto in Inghilterra l'ingegnere Abenante. Varato il bastimento, dovette aspettare novembre prima che fosse attrezzato di tutto ciò che occorreva per prendere il mare e arrivare a Napoli in dicembre, comandato dal pilota Cacace.

²⁷ *Ibidem*.

ma quel che ci interessa è che da quei rapporti vediamo essere in accomodo i vapori *Nettuno*, *San Wenefredo*²⁸ e la fregata *Urania*, mentre risultava ancora in costruzione la fregata *Partenope*. Al 22 novembre 1835, stando allo *Stato di tutti i Reali Legni armati con la indicazione della loro attuale destinazione si al di qua, che al di là del Faro*²⁹ la composizione della flotta effettivamente operativa era la seguente: fregata *Urania*³⁰, in Malta terminando la contumacia; corvetta *Cristina*, addetta al cordone sanitario al di qua del Faro; brigantino *Principe Carlo*³¹, da passare nell'Adriatico per quel cordone sanitario; brigantino *Zeffiro*³², *idem*; brigantino *Calabrese*³³, addetto al cordone sanitario al di qua del Faro; goletta *Lampo*³⁴, addetta al cordone sanitario al di là del Faro; goletta *Oceano*³⁵, *idem*; pacchetto *Leone*³⁶, addetto al traffico tra Napoli e la Sicilia; pacchetto *S. Antonio*³⁷, *idem*. È segnato anche il naviglio sottile, ma non è il caso di riportarlo: basti solo dire che erano in servizio 8 cannoniere, 3 paranzelli, 16 scorridore, 1 gozzone, 3 leuti e 2 feluche.

Molte vecchie navi erano state dismesse, pertanto la forza della flotta era considerevolmente diminuita, anche in ragione delle necessità di risparmio di cui abbiamo reso conto a inizio capitolo. Proprio perché molte navi erano state disarmate e demolite, molti anziani ufficiali furono mandati in pensione, mentre altri furono passati ai sedentanei a carico del ministero delle Finanze. Ciò perché «Il principale oggetto di una Marina di Guerra è quello di avere ufficiali giovani ed istruiti, per regger a travagli del mare ed essere utili al real servizio». Proprio per rispondere a tale esigenza, vediamo che già nel dicembre dello stesso anno la fregata *Partenope* venne adibita a una crociera d'istruzione

²⁸ *Ivi*, b. 907, 14 agosto 1835: si stanno portando avanti i lavori al *San Wenefredo*, cui era assegnato l'alfiere di vascello Francesco Cosiron, il quale ammalatosi, si pensa di sostituire con il tenente di vascello Giovan Battista Lettieri. Il Re, però, preferisce inviargli l'alfiere di vascello Vergura, essendo il Lettieri assiduamente impegnato nel lavoro in Maggioria Generale.

²⁹ *Ivi*, b. 907, *Stato di tutti i Reali Legni armati con la indicazione della loro attuale destinazione si al di qua, che al di là del Faro*, 22 novembre 1835.

³⁰ Varata nel 1835, il 17 febbraio 1835 il Re ordinò che la nuova fregata facesse tutte le prove necessarie nel Golfo di Napoli e, in seguito, partisse per Palermo, in modo da affiancare il brigantino *Calabrese* e sostituire la corvetta *Cristina*, sino a quel momento usate in funzione di cordone sanitario in Sicilia (ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 907).

³¹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 907, 22 novembre 1835, *Stato di tutti i Reali Legni armati con la indicazione della loro attuale destinazione si al di qua, che al di là del Faro*.

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ *Ibidem*.

nel Golfo di Napoli al comando di Imbert, con l'ordine di essere «sempre a vista dei telegrafi delle isole, onde potersi trasmettere qualunque ordine»³⁸. Oltre a questo, il Re ordinò di provvedersi – da costruttori francesi o inglesi – di piani recenti per la costruzione di brigantini, in quanto l'ultimo costruito (il *Zeffiro*) era «deforme [...] e mancante di tutte le qualità marinaresche» alché «le modificazioni proposte non furono né ragionate né dimostrate» e pertanto eseguite «a colpo d'occhio!». Si suggeriva quindi – nell'attesa di nuovi e più moderni piani di costruzione – di impiegare le maestranze senza lavoro sul riadattamento della fregata *Isabella*, sui lavori di manutenzione a bordo delle navi in disarmo, sulla demolizione della fregata *Sirena*, sul ridurre la fregata *Amalia* a trasporto (come già programmato) e sul raddobbo o rimpiazzo dei bastimenti utilizzati per i lavori idraulici.

Già questo rapido rapporto dovrebbe darci un'idea della scarsa consistenza della flotta napoletana in quel momento. Andando a visionare lo *Stato dei legni da guerra*³⁹ datato 1 settembre 1836, si ha la conferma dell'urgente necessità di ammodernare le unità che la componevano: la gran parte delle navi risaliva al periodo murattiano e alcune addirittura al XVIII secolo. Pochi giorni dopo, il 5 settembre 1836, tornando dal suo viaggio in Francia, il Re portò con sé a Napoli alcune piante delle più recenti costruzioni navali prese nell'arsenale di Tolone: fregata da 60⁴⁰, corvetta da 24, brigantino da 20. Ordinò che le piante venissero passate al Genio Marittimo, in modo da calcolare la spesa per ciascuna di quelle costruzioni. Ma non poteva bastare questo, soprattutto quando si tenga presente (come faceva rilevare un rapporto inviato al Re)

che da qualche anno in qua sono avvenute grandi innovazioni nella marina britannica [...]. Immense varietà nelle principali dimensioni, nella capacità e nel calibro delle artiglierie costituiscono delle essenziali differenze da quanto si è finora praticato [...] converrebbe domandare questi piani in Inghilterra⁴¹.

Appariva ormai ovvio che un rinnovamento della Marina militare si imponeva. Occorreva, dunque, costruire navi moderne, vale a dire con propulsione a vapore. Ma per realizzare ciò, bisognava poter disporre di un comparto

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ *Ibidem*. Nel maggio del 1833 il Re aveva ordinato la costruzione di una fregata da 60 cannoni a Castellammare, la quale era costata ben 10.000 ducati, rispetto ai 3.382 previsti, il che rende bene l'idea di quanto fossero datati i piani di costruzione degli arsenali napoletani.

⁴¹ *Ibidem*. Per approfondimenti sui rapidi mutamenti dell'arte navale in quel periodo, si veda A. Santoni, *op. cit.*, pp. 273-289.

industriale tecnologicamente adeguato⁴². E il Regno delle Due Sicilie non lo aveva. Per questo il vapore fu pienamente accettato da Ferdinando II molto lentamente e solo dopo la convincente sperimentazione dei pacchetti vapore, quando si rese personalmente conto dell'importanza di questa trasformazione che avrebbe potuto evitare al Regno un ruolo secondario nell'ambito marittimo internazionale.

Nel settembre 1835 venne infatti eseguita una prova generale di navigazione nel Golfo di Napoli dei 3 nuovi pacchetti a vapore *Nettuno*, *Ferdinando II* e *S. Wenefredo*, che dettero buona prova di sé. Pertanto – al fine di sviluppare nel Regno la navigazione a vapore a uso commerciale⁴³ – nel maggio 1836 il Re stabilì l'istituzione dell'Amministrazione dei pacchetti a vapore. I tre pacchetti andarono a formare «il soggetto di quest'amministrazione». Inoltre, «il loro numero potrà essere accresciuto con altri pacchetti a vapore che a Noi piacerà ordinare», oltre alla possibilità data a «ogni nostro suddito o estero stabilito nel Regno» di aggregare «uno o più pacchetti a vapore di sua proprietà» per godere dei vari privilegi previsti, dato che con la nascita di questo soggetto qualunque altra concessione o privativa veniva considerata nulla. Si posero però due condizioni: 1) che i capitani sarebbero sempre stati ufficiali della Real Marina⁴⁴; 2) il governo aveva facoltà di trasformare i detti vapori in unità da guerra in qualunque momento⁴⁵. Si iniziava a prendere coscienza dell'importanza di quell'innovazione, tanto da destinare al comando di quei bastimenti giovani ufficiali, affinché potessero impraticarsi nella navigazione a vapore, in modo da averne di già formati per le future tipologie di unità militari. Sempre nel 1836, il Re decise di utilizzare i nuovi pacchetti a vapore *Ferdinando II* e *Nettuno* per due viaggi di rappresentanza nell'Impero Austriaco e nella sempre irrequieta Sicilia. In entrambi i viaggi (tutti effettuati a dicembre, quando cioè le condizioni meteomarine volgono al peggio) scelse di salire a bordo del vapore che portava il suo nome. Il comando fu affidato allo sperimentato ufficiale Raffaele De Cosa, dando ordine di preparare le forniture di carbone necessarie nel porto di Messina, dove avrebbero sostato per entrambi i viaggi. In Adriatico, infatti,

⁴² A. Formicola, C. Romano, *op. cit.*, p. 23.

⁴³ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1103: scopo di questa Amministrazione era infatti di «animare le relazioni pubbliche e commerciali tra i nostri Reali Domini e facilitare il traffico delle transazioni nell'estero». Priva di data e riferimenti.

⁴⁴ *Ibidem*. A comandare i vapori vennero in particolare destinati giovani e giovanissimi ufficiali: tenente di vascello Gabriele de Simone (*Ferdinando II*), alfiere di vascello Luigi Mariello (*S. Wenefredo*), alfiere di vascello Luigi Chretien (*Nettuno*).

⁴⁵ *Ibidem*.

non c'erano porti di rifornimento per navi a vapore, mentre a Manfredonia ci si sarebbe provveduti di un pilota pratico delle coste adriatiche⁴⁶.

Favorevolmente colpito dalle nuove unità, Ferdinando decise di tenere in debito conto l'innovazione del vapore. Difatti, di lì a poco la Marina militare ebbe in squadra le sue prime navi a vapore. Ciò avvenne nel settembre 1839, quando – a causa dello scioglimento della Compagnia della Reale Delegazione dei Pacchetti a vapore – il Re ordinò che i già sperimentati bastimenti *Ferdinando II* e *Nettuno* – classificati come brigantini – e la goletta *San Wenefredo* passassero ufficialmente nei ranghi della Real Marina⁴⁷. L'introduzione di unità a vapore in una flotta interamente velica comportava ovviamente delle radicali novità nei modi di navigazione in squadra, nel coordinamento delle unità e nella gestione del comando. Proprio per prendere cognizione di tutti questi nuovi aspetti dell'arte navale, nell'agosto del 1842 fu affidato a De Cosa il comando di una Divisione navale composta dal vascello *Vesuvio* – dove lui stesso era imbarcato –, dalle fregate *Regina*, *Partenope*, *Isabella* e *Urania*, dalla corvetta *Cristina*, dal brigantino *Generoso* e dai pacchetti a vapore *Nettuno* e *Ferdinando II*. A queste unità si unì, a Messina, il primo bastimento a vapore costruito nel Regno, il *Flavio Gioia*⁴⁸. Grazie anche all'abilità del De Cosa, il test risultò positivo e da quel momento il governo borbonico effettuò una radicale inversione di tendenza che lo portò a elaborare anche progetti per la trasformazione in vapori delle maggiori unità militari a vela.

In quegli anni gli ufficiali di mare e del Genio Navale avevano potuto studiare le nuove tipologie di navi, imparando poco a poco a capirne le necessità, le tecniche di riparazione e il più conveniente utilizzo procedendo per tentativi empirici. Tentativi che non mancarono di provocare, in quei primi tempi, vari piccoli incidenti⁴⁹. Il merito di aver persuaso Ferdinando II a interessarsi

⁴⁶ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 907. Privo di riferimenti.

⁴⁷ A. Formicola, C. Romano, *op. cit.*, pp. 75-77; cfr. L. Radogna, *Storia della Marina mercantile*, cit., pp. 75-80.

⁴⁸ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 910, agosto 1842.

⁴⁹ *Ivi*, b. 1103. 31 luglio 1836: ancora poco pratici di riparazioni di vapori, si decide di inviare il *Ferdinando II* per accomodi in Inghilterra e, per non gravare troppo di spese, di utilizzarlo quale bastimento da carico per comprarvi delle mercanzie e portarle a Napoli. 15 agosto 1836: poiché l'alfiere di vascello Chretien, capitano del *Nettuno*, ha fatto rapporto sul deperimento sofferto da talune merci che portava da Messina, si chiede al Robinson di verificare se tutte le operazioni di pulizia della caldaia fossero state fatte a tempo debito e se, per eccessivo carico, alcune merci fossero state posizionate vicino alla caldaia medesima. Per tutto il 1836, inoltre, si fanno varie navigazioni per sperimentare quale attrezzatura serva o meno su quelle navi, tra piccoli inconvenienti, qualche incidente e così via. Ecco il perché dell'obbligatorietà di far comandare i vapori dell'Amministrazione agli ufficiali: per addestrarli alle future pirofregate.

alle unità a vapore va a un ufficiale inglese al suo servizio, il Robinson. Fu lui, infatti, a suggerire al Re non solo l'acquisto di due pacchetti a vapore in Inghilterra – più un terzo (il S. *Wenefredo*) acquistato e riparato a Napoli da un altro britannico – ma anche di costituire un'Amministrazione per quei vapori in collaborazione con la già esistente Compagnia Sebezia, che si offriva di comprare altri vapori per raddoppiare il numero complessivo. In particolare «questo secondo progetto offre al governo il più grand'utile che possa aspettarsi sotto il rapporto di migliorare il commercio nazionale e l'utile diretto del Governo su de' suoi battelli a vapore»⁵⁰. E fu sempre Robinson che convinse Ferdinando II a passare dalla Marina militare velica a quella a vapore, poiché «gli Stati Uniti, l'Inghilterra e la Francia ne hanno ottenuto di risultati così prodigiosi che il consenso unanime delle nazioni incivilite ha proclamato la macchina a vapore la più nobile e la più utile produzione del genio umano»⁵¹. Parallelamente allo sviluppo della navigazione a vapore e all'ampliamento del numero di navi da guerra⁵², si provvide anche a ripristinare l'iscrizione marittima, la quale «mentre da una banda tende ad assicurare il servizio della marina militare, dall'altra provvede essenzialmente ai bisogni della Marina mercantile». Si prese a modello la legge esistente a Napoli dal 1808 al 1820, con alcune modifiche tratte dalla più moderna legge in uso in Francia. Si preferì usare l'incentivo piuttosto che la coscrizione per accrescere il numero di marinai a disposizione della Marina, per due motivi: il primo è che molti marinai avrebbero facilmente disertato nei porti di Genova, Livorno e Marsiglia se costretti al servizio; il secondo è che la perdita dei detti marinai sarebbe stato un colpo gravissimo per il Regno, in quanto l'iscrizione marittima non era che un «novello tentativo diretto al [...] progresso del commercio e del servizio della Marina reale, che in verità supponiamo debba sempre essere secondario a quello più importante della marina mercantile»⁵³.

Al 1840 il Re si rendeva ormai conto che – avendo cambiato la sua politica navale – iniziava ad acquistare un'enorme importanza la presenza, nei cantieri navali o nelle loro adiacenze, di officine specializzate nella produzione metalmeccanica. C'era, però, un grave impedimento: nel Regno non esisteva alcuna

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² Oltre ai pacchetti a vapore, si ricordi che negli otto anni in questione nei cantieri di Napoli e Castellammare vennero varate nell'ordine: il brigantino *Zeffiro* (1832), le fregate *Partenope* e *Urania* (1834), i brigantini *Valoroso* (1837) e *Intrepido* (1839), il brigantino *Generoso* e la fregata *Regina* (1840); da L. Radogna, *Storia della Marina militare*, cit., p. 98.

⁵³ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 873. Relazione priva di data e riferimenti. Per approfondire il tema, si vedano i documenti conservati nella b. 872.

industria di tipo moderno. Il patrimonio industriale dello Stato borbonico per quanto riguardava la Marina era costituito dal cantiere di Castellammare di Stabia e dagli arsenali di Napoli, Messina e Palermo. Vi erano poi alcune fabbriche d'armi come la Real Fabbrica di Torre Annunziata, la Real Fonderia dei cannoni, l'arsenale di artiglieria e la manifattura della Real Montatura d'armi ubicate a Castel Nuovo di Napoli e la Fonderia della Mongiana sita in Calabria, cui si affiancavano piccole officine private. L'assenza di un'industria pesante capace di fornire alla Marina militare quanto le occorreva per mettersi al passo con le principali flotte da guerra del tempo, costrinse il governo borbonico a ricorrere all'estero. Nel 1841, per mezzo del console Castalcicala (coadiuvato dal capitano di fregata Antonio Bracco, che era stato altre volte in Inghilterra), a Londra il governo napoletano ordinò la costruzione di altre quattro unità a vapore⁵⁴. Queste costeranno al governo napoletano ben 280.000 ducati, cui andavano aggiunti altri 185.589 ducati per l'acquisto delle macchine a vapore da montare sugli scafi delle navi. Per risparmiare, il Re pensò anche di far costruire un solo battello con il quale trasportare le altre 3 macchine a vapore a Napoli e far costruire le altre unità a Castellammare⁵⁵. Ma alla fine la cosa non andò in porto e bisognò pagare l'intera somma. Le unità in questione erano gli avvisi a vapore *Maria Teresa*, *Peloro*, *Lilibeo*, *Antelope* e *Rondine*, tutti adibiti al servizio postale con la Sicilia sino al 1848⁵⁶.

Ferdinando II voleva assicurare al Regno l'indipendenza nella difesa, mediante la produzione in proprio di macchine e attrezzature per evitare di dipendere strategicamente ed economicamente dall'estero per l'acquisto di intere navi a vapore. In tale ottica, intraprese anzitutto una nuova politica doganale tesa a proteggere le strutture nazionali dall'invasiva concorrenza straniera. Inoltre, per l'acquisizione delle metodologie tecniche e meccaniche indispensabili alla nascente industria navale, ricorse a un espediente: acquistò presso i Paesi produttori macchine e utensili da usare come modelli di riferimento da riprodurre poi negli arsenali borbonici, oltre a curare anche la formazione dei futuri quadri tecnici specializzati. Tale politica avviò nel Regno quello sviluppo tecnico che dopo il 1840 creerà le condizioni favorevoli al sorgere di un'industria metalmeccanica. Appena due anni dopo venne infatti realizzato il Reale

⁵⁴ *Ivi*, b. 910. Priva di riferimenti.

⁵⁵ *Ivi*, 23 agosto 1841: il governo, per mezzo della Compagnia della Navigazione a Vapore delle Due Sicilie si informa sui migliori prezzi per l'acquisto di macchine a vapore.

⁵⁶ *Ivi*, 16 agosto 1843: a questa data i vapori postali adibiti al collegamento tra Napoli e Sicilia sono il *Maria Teresa*, il *Peloro*, il *Lilibeo*, l'*Antelope* e la *Rondine*.

Opificio di Pietrarsa, che per complessità ed efficienza fu uno dei più importanti stabilimenti della storia industriale italiana.

Va sottolineato che questo primo sforzo di modernizzazione fu attuato contemporaneamente alla crisi degli zolfi. Con l'industrializzazione e l'incremento della produzione tessile in Francia e Inghilterra, infatti, la domanda di zolfo si fece sempre più pressante. Di questo stato di cose l'industria estrattiva siciliana poteva beneficiare enormemente. Fu in questa situazione che la società francese Taix & Aycard propose, nel dicembre 1837, un accordo commerciale al governo borbonico: pagare più del triplo del prezzo del prodotto, ma a condizione di essere gli unici acquirenti. Il governo napoletano accettò, ma questo fece scattare le proteste degli inglesi, enormemente danneggiati da questo nuovo monopolio. Gli inglesi si rivolsero a Ferdinando per ottenere soddisfazione. Ma dato che questi temporeggiava, il ministro degli Esteri Lord Palmerston decise di inviare una squadra navale, che giunse a Napoli il 14 aprile 1840. Le navi inglesi avevano l'istruzione di compiere delle rappresaglie contro la Marina mercantile napoletana. Ferdinando, in risposta, ordinò l'embargo contro tutti i legni mercantili britannici. La situazione rischiava di sfociare nello scontro armato, ma tempestivamente arrivò l'interessata proposta di mediazione della Francia, accettata dalla corte napoletana il 26 aprile. Il tutto si concluse con l'imposizione a Ferdinando di rescindere il contratto con la Taix & Aycard e di rimborsare tanto i francesi quanto gli inglesi. Uno smacco su tutta la linea. Non stupisce, quindi, che il Re abbia deciso di puntare sulla modernizzazione del suo Regno dopo questa esperienza. E questo rende evidente ancora di più quanto la crisi degli zolfi sia stata importante nella storia napoletana, navale e non solo. Due anni dopo, dunque, nacque Pietrarsa. Questo nuovo stabilimento doveva essere in grado di eseguire fusioni e lavorazioni meccaniche per le forze armate, e iniziò la produzione ancora prima che fossero espletate tutte le pratiche per l'esproprio dei relativi suoli⁵⁷.

Con il passare del tempo, il complesso di Pietrarsa venne ad arricchirsi di nuove officine, sempre nel quadro di quella politica tesa all'indipendenza dall'estero che il Re perseguiva. Quanto la creazione di questo stabilimento fosse importante per la Marina borbonica, lo rivela una lettera datata 29 maggio 1842. Da questa apprendiamo come fosse impossibile servirsi a tempo pieno delle fonderie calabresi di Mongiana, in quanto «essere, colla mancanza estiva delle acque, estinti gli altiforni sino alla stagione delle piogge»⁵⁸. Si rivelavano, quindi,

⁵⁷ *Ivi*, 29 maggio 1842: Pietrarsa è da poco entrata in funzione e già sta producendo materiale per il brigantino *Generoso*.

⁵⁸ *Ibidem*.

dei limiti strutturali che non ci si poteva più permettere ora che si stava intraprendendo decisamente il rinnovamento tecnologico della flotta. A Pietrarsa si procedette all'assemblaggio dei vari pezzi costituenti le macchine a vapore che mano a mano venivano importate dall'Inghilterra, nonché alla produzione di ciminiere, ruote a paletta, ingranaggi, bielle, barre di trasmissione, cuscinetti e altri accessori simili. E fino al 1853 l'opificio costruì per la Real Marina due macchine a vapore da 300 CV, oltre a 46 caldaie che vennero installate sia a bordo di navi che negli stabilimenti industriali. Inoltre, nello stesso periodo, si erano potute effettuare le riparazioni alle macchine delle più diverse tipologie di bastimenti a vapore – sia civili che militari – che costituirono un'incalcolabile esperienza tecnica per le maestranze impiegate⁵⁹. Pietrarsa mirava insomma a essere qualificata come l'unica fornitrice di vapori militari del Regno.

L'opificio funzionava anche come scuola per fuochisti e macchinisti, la cui presenza nel Regno si era dimostrata necessaria dopo l'amara esperienza con i macchinisti inglesi che – durante la crisi degli zolfi siciliani – avevano minacciato di abbandonare le navi della Marina napoletana. Nei primi anni, infatti, il governo napoletano dovette sottostare alla "dittatura" dei macchinisti esteri (come in seguito accadrà nel caso di Giraud per i due vapori postali *Palinuro* e *Miseno*⁶⁰), perché non essendoci nel Regno chi potesse prenderne il posto avevano un potere contrattuale notevole. Quando la Marina borbonica acquistava all'estero una macchina a vapore, infatti, la ditta che l'aveva costruita forniva per la durata della garanzia (di solito 3 anni) uno o più macchinisti a proprie spese, che percepivano anche una sorta di rimborso spese da parte del governo borbonico. Teoricamente, allo scadere della garanzia il tecnico doveva ritornare in patria. Ma vista l'assenza di validi sostituti locali, il governo si vedeva costretto a invitarli a rimanere in servizio⁶¹. Proprio per porre rimedio a questa situazione, che limitava l'autonomia d'azione del governo, si cercò in tutte le maniere possibili di agevolare la formazione e l'ingaggio di macchinisti

⁵⁹ A. Formicola, C. Romano, *op. cit.*, pp. 95-98.

⁶⁰ *Ivi*, p. 69: «È da notare che gli inglesi non furono gli unici fornitori esteri di tecnologia navale per la Real Marina. Difatti altri contratti furono stipulati [...] presso l'Arsenale di Marsiglia, per la riparazione e/o costruzione di navi e la realizzazione di macchine a vapore. In particolare presso questo cantiere, nel marzo del 1844, venivano consegnati alla Real Marina due vapori postali, il *Palinuro* e il *Miseno*». Si veda inoltre ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 911, 1843: per mezzo di Donnadier, rappresentante in Napoli della Società Brénier, vengono commissionati ai cantieri della Ciociari i vapori *Palinuro* e *Miseno*. Più tardi, nel luglio 1845, sarà lo stesso Donnadier a suggerire di inviare una commissione di ufficiali e costruttori in visita in Francia, per seguire meglio i piani di costruzione di futuri vapori nel cantiere utili a sua maestà.

⁶¹ *Ivi*, p. 105.

napoletani: «Qualunque sacrificio è scarso pur di incoraggiare questa classe che dovrà metterci un giorno nello stato di non aver più bisogno di macchinisti stranieri»⁶². Gli sforzi profusi non furono vani. Già il 16 marzo 1844 (quindi appena due anni dopo l'apertura di Pietrarsa), a fronte di 14 primi e secondi macchinisti esteri, vi erano 8 terzi macchinisti napoletani e uno stuolo di ben 30 allievi macchinisti regnicoli⁶³. La formazione di queste maestranze venne inizialmente affidata a tecnici specializzati stranieri, che venivano invitati nel Regno con la promessa di laute paghe. Affidavano a loro la sistemazione, conduzione e riparazione dei macchinari a vapore della Marina⁶⁴. Inoltre, per evitare che si approfittasse dell'inesperienza napoletana in fatto di navi a vapore commissiionando lavori inutili per lucrarvi sopra – e anche per far acquisire esperienza a quegli allievi macchinisti – il Re ordinò nel 1844 che ogni qual volta un'unità a vapore arrivava nel porto di Napoli, avrebbe dovuto essere ispezionata da un macchinista per verificare se «vi sia bisogno di riattazioni»⁶⁵. Nel maggio dell'anno precedente, invece, il Re aveva inviato a Tolone una squadra composta da un alunno del Genio Marittimo, un macchinista, un capomastro ferraio, un mastro modellatore e altri due aiutanti per apprendere tutte le nuove tecniche di costruzione nel miglior arsenale militare del Mediterraneo⁶⁶.

Il 1843 è da considerarsi l'anno della definitiva svolta della politica navale borbonica. In quella data, linee di vapori postali private o di proprietà del governo erano ormai state attivate lungo le rotte principali⁶⁷. Il compito per cui erano inizialmente pensate le navi a vapore non era infatti la guerra sul mare, bensì il collegamento tra i vari porti del reame e di questi con la Sicilia e le più vicine coste dell'Adriatico orientale e del Tirreno settentrionale. Che tra il 1839 ed il 1843 il nucleo della Marina a vapore fosse costituito da soli avvisi (o pacchetti) a vapore – ben 10 – di cui due costruiti nei cantieri di Castellammare dagli ingegneri Sabatelli⁶⁸ e De Luca, ovvero il già citato *Flavio Gioia* (nel 1841)⁶⁹ e il

⁶² ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 910. Relazione priva di data e riferimenti.

⁶³ *Ibidem*.

⁶⁴ A. Formicola, C. Romano, *op. cit.*, p. 101.

⁶⁵ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 910, 13 maggio 1844.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ *Ivi*, 7 novembre 1843: il Sabatelli aveva acquisito una discreta esperienza, tanto che il Re ordinò che «tutti i battelli a vapore postali ai quali bisognano delle riparazioni tanto nelle macchine che ai bastimenti, siano prontamente eseguiti sulla richiesta del colonnello Sabatelli dall'arsenale di Castellammare quanto dall'opificio di Pietrarsa [...] per non ritardare il servizio delle poste».

⁶⁹ *Ivi*, 8 maggio 1842: De Luca, prendendo a modello il S. *Wenefredo*, è il primo napoletano a occuparsi della costruzione di un bastimento a vapore, il *Flavio Gioia* appunto. Le sue qualità non

Delfino (26 maggio 1843)⁷⁰ – i cui piani di costruzione furono empiricamente dedotti dai bastimenti acquistati in Inghilterra e Francia – ne sono la più chiara testimonianza. Ma l'esperienza fatta nella crisi degli zolfi fece comprendere a Ferdinando II che fin quando la controparte da intimidire erano le reggenze barbaresche, ossia realtà la cui potenza navale era ormai effimera, la consistenza della Marina borbonica era sufficiente⁷¹. Ma questa ben poco poteva fare quando, invece, l'avversario era una flotta moderna come quella britannica, alla cui pressione dovette cedere durante la crisi degli zolfi.

Pertanto per tutelare il Regno da futuri interventi di potenze straniere sulla falsariga di quello inglese, Ferdinando decise di dotare la sua Marina non più solo di piccoli avvisi a vapore, ma anche di fregate a vapore. La scelta di puntare su unità appositamente pensate e costruite per tale scopo divenne scelta obbligata. Venne pertanto commissionato all'ingegnere De Luca uno studio sulla possibilità di convertire in navi da guerra gli avvisi a vapore. La risposta fu che «tali bastimenti non sieno affatti adatti al servizio di guerra»⁷², e che solo in caso eccezionale i 4 vapori fatti costruire in Francia (*Ercolano*, *Mongibello*, *Maria Cristina*, *Francesco I*)⁷³ potevano essere all'occorrenza armati⁷⁴. Ma anche se nel cantiere stabiese si erano costruiti i primi avvisi a vapore della storia del Regno, costruire delle pirofregate era decisamente un'altra cosa. Era un'impresa cui né le maestranze né gli ingegneri navali napoletani erano minimamente preparati⁷⁵. Ciò nonostante, già nell'ottobre del 1841 s'iniziò a Castellammare la costruzione dello scafo della prima fregata a vapore, i cui piani di costruzione erano stati elaborati dall'ingegnere Sabatelli sulla base dei piani costruttivi delle pirofregate inglesi dell'epoca.

erano eccellenti, soprattutto perché la macchina che vi fu montata sopra era un vecchio modello, inadatto alla navigazione, e che quindi causava un forte rollio alla nave se caricato oltre misura.

⁷⁰ L. Radogna, *Storia della Marina militare*, cit., p. 109.

⁷¹ Al 1842 la Marina era dotata delle seguenti unità: vascello *Vesuvio*, vascello *Capri*, fregata *Regina*, fregata *Partenope*, fregata *Isabella*, fregata *Urania*, fregata *Amalia*, corvetta *Cristina*, corvetta *Etna*, brigantino *Zeffiro*, brigantino *Generoso*, brigantino *Valoroso*, brigantino *Intrepido*, brigantino *Principe Carlo*, goletta *Sibilla*, vapore *Ferdinando II*, vapore *Nettuno*, vapore *S. Wenefredo*, vapore *Flavio Gioia*, vapore postale *Maria Teresa*, vapore postale *Peloro* (ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 910. Priva di riferimenti).

⁷² ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 936, 15 aprile 1842.

⁷³ L. Radogna, *Storia della Marina mercantile delle Due Sicilie*, Mursia, Milano 1982, pp. 75-85.

⁷⁴ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 936. Relazione priva di data e riferimenti.

⁷⁵ *Ivi*, b. 910, 20 maggio 1843: proprio per ovviare a questo problema, Il Re ordina la «traduzione dell'opera che riguarda le macchine a vapore applicate alla Marina, adoperando quei vocaboli italiani che si giudicheranno meglio adatti alla intelligenza di tutti».

Se però si poteva replicare abbastanza bene lo scafo, era impossibile produrre la macchina da montarvi sopra. Fu quindi necessario commissionarne una alla ditta londinese Viollier. La macchina venne imbarcata e montata sullo scafo nel mese di luglio del 1842, alla presenza di vari allievi macchinisti⁷⁶. Dati i problemi che si stavano riscontrando nella costruzione della pirofregata, il 6 agosto 1843 si decise di inviare in Inghilterra, con la fregata *Regina*, Vincenzo Lettieri. Suo il compito di ritirare le quattro pirofregate a vapore che nel frattempo il governo aveva commissionato ai cantieri inglesi, portando con sé gli ufficiali e gli equipaggi da imbarcare sui primi due vapori che sarebbero usciti dai cantieri⁷⁷. La prima di queste pirofregate arrivò a Napoli il 18 febbraio 1843, mentre le altre tre sarebbero arrivate tra il settembre 1843 ed il febbraio 1844.

Non sarà inutile soffermarsi un momento sui nomi dati alle nuove unità. La nomenclatura delle pirofregate aveva infatti un preciso intento celebrativo della monarchia. I loro nomi erano quelli dei primi condottieri e re normanni (con l'eccezione del *Roberto*, ma pur sempre re angioino di Napoli) fondatori della monarchia, cioè *Ruggiero*, *Guiscardo* e *Tancredi*. Questi, inoltre, erano anche i nomi dei vascelli della Marina napoletana nel XVIII secolo. Appare chiaro il riferimento al perduto ruolo di potenza regionale italiana di Napoli, ruolo che ci si impegnava a riconquistare. Esiste poi, nell'*Archivio Borbone* una lista in cui sono segnati tutti i re che si erano succeduti sul trono di Napoli e Sicilia dal 1130, tutti papabili nomi per future unità a costruirsi. Le successive pirofregate costruite interamente nel Regno, avrebbero invece ricevuto nomi che si riferivano a famosi personaggi della storia meridionale o che richiamavano particolari momenti di "lotta per l'indipendenza": *Carlo III*, fondatore della dinastia; *Fieramosca*, campione della disfida di Barletta; *Sannita*, il nome del popolo che lottò contro il dominio di Roma⁷⁸. L'intento di Ferdinando di seguire una politica autonoma e di dotare il Regno di forze navali atte a proteggerlo da qualsiasi minaccia, non poteva trovare miglior manifesto. Grazie alla precedente esperienza maturata con la conduzione e riparazione dei pacchetti a vapore, all'opificio di Pietrarsa e alla presenza nel Regno di navi da guerra a vapore, ora Ferdinando aveva tutto il necessario per tentare l'impresa: costruire una nave da guerra nei suoi cantieri, senza più ricorrere all'estero.

Dopo il primo tentativo del 1841, si procedette all'elaborazione di due programmi di costruzioni triennali (1843-45, 1846-48). Erano probabilmente basati sullo studio commissionato dal Re sul raffronto tra il Regno delle Due Sicilie

⁷⁶ A. Formicola, C. Romano, *op. cit.*, pp. 113-114.

⁷⁷ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 910, 6 agosto 1843.

⁷⁸ *Ibidem*.

e quello dei Paesi Bassi (che, escludendo le sue colonie, era l'unico col quale Napoli potesse seriamente mettersi a confronto)⁷⁹. Fu impostata già dal 4 ottobre 1843 una nuova pirofregata, appena un mese dopo l'arrivo del *Ruggiero* a Napoli e in concomitanza col varo della pirofregata *Ercole*, che aveva dato non pochi problemi agli ingeneri napoletani, soprattutto per quanto riguardò l'approvvigionamento dei necessari materiali. Per evitare gli stessi problemi, Ferdinando nel giugno del 1844 ordinò di far preparare immediatamente nei due cantieri partenopei tutti i pezzi necessari all'armamento della seconda unità del programma, nonché di far acquistare in economia legname, metalli lavorati, pittura e oggetti di minuzenze. Alla fine di luglio, su espressa richiesta del progettista Sabatelli, il Re approvò l'acquisto di alcuni pezzi necessari per le fregate allora in costruzione. Si scelse di acquistare questi manufatti all'estero, perché – nonostante i lavori di Pietrarsa fossero indiscutibilmente ottimi – bisognò constatare che alla giovane industria partenopea produrre quei pezzi sarebbe venuto a costare il quadruplo di quello che costavano in Inghilterra⁸⁰. Tuttavia, il programma di costruzioni andò speditamente avanti e vennero varate le pirofregate *Archimede* (3 ottobre 1844), *Carlo III* (23 marzo 1846) e *Sannita* (7 agosto 1846)⁸¹.

Ovviamente questa nuova politica navale ebbe conseguenze anche nel bilancio annuale della Marina, che aumentò consistentemente dal 1842, quando la spesa era molto contenuta (1.750.000 ducati), al 1844, quando si arriva alla somma di 3.149.388 ducati. Di questi, circa 600.000 ducati furono stanziati esclusivamente per la costruzione e l'armamento delle 6 pirofregate. Tantissimi se si considera che l'anno precedente – pur se si era spesa la stessa somma – appena 111.141 ducati erano stati spesi per l'ultimazione di due navi a vapore⁸². Parallelamente all'aumento dei vapori da guerra, si provvide nei bilanci preventivi ad aumentare lo stanziamento per il Corpo dei Cannonieri e Marinari, di cui bisognava incrementarne gli effettivi in quanto il loro apporto nella conduzione di queste nuove unità diveniva fondamentale⁸³. Non solo di

⁷⁹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 910. Relazione priva di riferimenti. Da questo raffronto vien fuori che il Regno dei Paesi Bassi ha una Marina superiore a quella napoletana (ben 63 navi in più, con Napoli che ne schiera 17 contro le 80 olandesi). Tale studio serviva probabilmente a capire come incrementare la potenza della flotta del Regno, che pur avendo maggior popolazione, un esercito superiore di numero, un territorio più esteso, una rendita economica maggiore e un debito che pesava in misura minore, era ancora lungi dall'eguagliare la flotta olandese.

⁸⁰ A. Formicola, C. Romano, *op. cit.*, pp. 115-120.

⁸¹ L. Radogna, *Storia della Marina militare*, cit., pp. 111-113.

⁸² ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 910. Relazione priva di riferimenti.

⁸³ *Ibidem*; cfr. L. Radogna, *Storia della Marina militare*, cit., p. 103.

pirofregate ci si fornì, ma anche di una pirocorvetta (la *Stromboli*) – anch'essa ordinata a dei cantieri inglesi e giunta a Napoli nel 1844 – e di nuovi avvisi a vapore (i già citati *Miseno* e *Palinuro*). Alle soglie del 1848 si può notare come nel breve volgere di 6 anni, da marina velica la napoletana si era rapidamente convertita in una marina mista – come tipico dell'epoca – con 22 unità a vapore e 14 a vela⁸⁴. Il secondo piano triennale era intanto già stato avviato, tant'è vero che nel cantiere di Castellammare era già stata impostata un'altra pirofregata⁸⁵.

Proprio tenendo presente tutto questo immenso sforzo produttivo e organizzativo, potrebbe risultare piuttosto strana la scelta – nel novembre 1845 – di impostare i piani per un vascello a vela da 80 cannoni. Non va tuttavia dimenticato che – a quella data – solo la Royal Navy aveva alcuni vascelli con propulsione a vapore ausiliaria. Il primo vero pirovascello adatto alle lunghe navigazioni fu il *Napoleon* francese, che entrò in servizio solo nel 1852. La scelta di dotare la Marina borbonica di un vascello non è quindi propriamente anacronistica, ma semplicemente affrettata. Quando fu ordinato il *Monarca*, infatti, non vi era ancora certezza sull'effettiva efficienza di un pirovascello. Inoltre, la potenza di fuoco di un vascello tradizionale era ancora ineguagliata dalle nuove unità a vapore. Il nuovo vascello venne consegnato alla Marina borbonica agli inizi del 1852 e rimase in servizio per circa 6 anni, quando (come in seguito vedremo) venne trasferito a Castellammare per essere trasformato in vascello a elica. Questa trasformazione, però, non dette i risultati sperati⁸⁶. Quali erano dunque le ragioni che spingevano il Regno a mantenere una flotta di tipo misto? Certamente sono due gli elementi che pesarono fortemente in questa decisione: 1) il Regno era povero di risorse, quindi l'alto costo di approvvigionamento per il carbone necessario a queste unità fa ipotizzare che tali pirofregate non potessero essere utilizzate al di fuori di un raggio d'azione molto limitato (approssimativamente coincidente col Mediterraneo centrale). A ciò va aggiunto che – in generale – la navigazione a vapore era limitata anche dall'ancora scarso numero di porti dotati di depositi di carbone al di fuori delle rotte più frequentate, motivo per il quale le navi a vapore mantennero a lungo anche l'attrezzatura velica; 2) il contemporaneo ampliarsi degli orizzonti napoletani agli oceani, in particolare nell'oceano Atlantico, dove la Marina mercantile napoletana navigava sempre più spesso e intrecci dinastici tra la famiglia reale borbonica e quella imperiale brasiliana imponevano a Napoli un nuovo tipo di politica, sintetizzabile col nome di “prospettiva oceanica”. Approfondiremo questo aspetto nei paragrafi

⁸⁴ L. Radogna, *Storia della Marina militare*, cit., p. 114.

⁸⁵ *Ivi*, p. 117.

⁸⁶ A. Formicola, C. Romano, *op. cit.*, p. 122.

successivi. Ciò visto, era ovvio che l'unica tipologia di navi da guerra che Napoli poteva ragionevolmente pensare di impiegare in questi nuovi scenari fossero quelle a vela, che non comportavano costi di approvvigionamento insostenibili. Era quindi una scelta in linea coi tempi, dato che anche le migliori flotte europee utilizzavano ancora naviglio a vela per le lunghe navigazioni oceaniche⁸⁷.

L'isolamento diplomatico del 1840-42 e la politica dei trattati

Anche se tendiamo a immaginarle impegnate in piccole attività di commercio, in realtà le navi battenti bandiera napoletana erano presenti in molti altri porti mediterranei e del Nord Europa. Per tale ragione si iniziò a chiedere da più parti una liberalizzazione del commercio, in quanto il sistema protezionistico – se pure proteggeva le produzioni del Regno dalla concorrenza straniera – ostacolava la loro commercializzazione e riduceva la loro concorrenzialità rispetto alle merci estere⁸⁸. Appariva ineludibile da parte napoletana una rivisitazione delle relazioni con Francia e Regno Unito. Si decise, quindi, di aprire dei negoziati in vista della stipula di un trattato. Va però messo in evidenza un punto: l'ampliamento geografico del mercato napoletano, se era certamente osteggiato da quei trattati ineguali stipulati con Londra, Parigi e Madrid nel 1816, trovava però il suo principale ostacolo nello scarso sviluppo del sistema portuale, di strade, vie e mezzi di comunicazione. Questo gap infrastrutturale era dovuto alla volontà del governo di limitare gli stanziamenti per le opere pubbliche al fine di mantenere lieve il peso delle imposte e, più in generale, all'assenza di una politica finanziaria volta a sollecitare lo sviluppo attraverso una moderna politica della spesa pubblica. Come ha scritto il Cardillo in un suo lavoro, la politica protezionista aveva un carattere conservatore-difensivo, incapace di creare le condizioni per una progressiva acquisizione di spazi sul mercato internazionale. I Borbone, infatti, si manterranno fedeli alla scommessa di coniugare innovazione e conservazione, crescita della produzione industriale e stabilità delle istituzioni politiche, riforme economico-sociali e conservazione della struttura socio-politico tradizionale⁸⁹. Una scommessa che risulterà fallimentare.

⁸⁷ A. Santoni, *op. cit.*, p. 282.

⁸⁸ L. Radogna, *Storia della Marina mercantile*, cit., p. 93.

⁸⁹ G.B. Cardillo, *Alla ricerca di una reale indipendenza. I Borboni di Napoli e la politica dei trattati*, Franco Angeli, Milano 2013, pp. 104-105.

È tenendo presente ciò che vanno collocate le trattative avviate dal governo borbonico con Gran Bretagna e Francia per l'abrogazione delle Convenzioni del 1816-1817 e la stipula di nuovi trattati. Il principale ostacolo da superare era Londra, che difficilmente avrebbe ceduto i suoi privilegi. Questo costituiva il punto focale di tutta l'azione diplomatica napoletana. Trattative in tal senso con l'Inghilterra erano iniziate già nel 1833⁹⁰, ma poiché vi erano difficoltà a pervenire a un accordo Londra minacciò nel 1834 di ridurre il dazio degli olii della metà, escludendo da tale beneficio il solo olio delle Due Sicilie. Ovviamente questo esacerbò le posizioni e ci fu una guerra sui dazi doganali tra Napoli (che aumentò i dazi su pesci salati, manufatti e altro) e Londra. L'importanza del trattato non stava però nei vantaggi commerciali, quanto nell'importanza politica della rinuncia da parte di Londra al suo privilegio. Tale rinuncia avrebbe infatti permesso ai napoletani «di operare quel cambiamento di sistema nei nostri rapporti internazionali». Ciò avrebbe finalmente consentito la stipulazione di trattati commerciali con altri Paesi che da tempo lo richiedevano⁹¹. Nel 1839, terminata la disputa sugli olii, era il Regno Unito a prendere l'iniziativa proponendo di rinunciare al bonifico del 10 per cento a condizione, però, che anche francesi, spagnoli e napoletani fossero privati dell'analogo privilegio. Le aperture britanniche furono considerate sufficienti da parte napoletana per riprendere le trattative. Ma una nuova crisi, stavolta più seria dal punto di vista della politica internazionale, le fece nuovamente abbandonare: si trattava della famosa *Sulphur War* (o crisi degli zolfi) del 1840⁹². Questa vicenda terminò due anni più tardi ed ebbe molto peso nella vita della Marina militare napoletana e del Regno intero⁹³. Nel settembre 1842 Napoli e Londra cercarono pertanto di

⁹⁰ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1115. 1 agosto 1833: il governo napoletano aveva sempre cercato di smorzare ed erodere le basi di privilegio dei trattati concessi nel 1816. Lo dimostra la lunga rimostranza che la Camera di Commercio di Manchester inviò al governo napoletano per protestare contro questi tentativi, avviati con la riforma del 1823 e con tutti gli altri mezzi già visti nel capitolo precedente. Sicché i commercianti inglesi si offrirono di abbandonare quei privilegi sanciti dal trattato, il quale «è stato una sorgente di mortificazioni e difficoltà nelle sue [del governo napoletano] relazioni coll'Austria, Sardegna, Russia, Olanda, Svezia e gli Stati Uniti d'America», in cambio di «facilitazioni e concessioni» per il loro commercio.

⁹¹ ASNa, fondo *Affari Esteri*, b. 4483, senza data. Tali Paesi erano Stati Uniti, Impero Austriaco, Impero Russo, Svezia e Olanda. Unica eccezione, a esclusione dei trattati con Tunisi e Marocco ottenuti dopo una dimostrazione militare, fu il trattato di commercio con la Grecia, stipulato nel 1834 e ratificato nel 1836, con il quale Napoli riconosceva ufficialmente il Regno ellenico (ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 834).

⁹² G.B. Cardillo, *op. cit.*, pp. 113-114.

⁹³ Per approfondimenti, si veda V. Giura, *La questione degli zolfi siciliani (1838-1841)*, Libraire Droz, Ginevra 1973.

riprendere le trattative. Alla firma del nuovo trattato si arrivò solo il 29 aprile 1845, verrà poi definitivamente ratificato a giugno⁹⁴. Andate a buon fine le trattative per l'abolizione del privilegio di bandiera con la Gran Bretagna, il passo successivo era ottenere lo stesso dalla Francia. Gli inglesi erano stati molto chiari: il nuovo trattato sarebbe divenuto esecutivo solo dopo che anche la Francia e la Spagna avessero rinunciato allo stesso privilegio⁹⁵. Nel caso delle trattative con la Francia, le preoccupazioni commerciali andavano di pari passo con quelle di ordine politico internazionale. La diplomazia francese aveva manifestato da sempre una grande inquietudine per la massiccia presenza economica britannica nel Regno – particolarmente in Sicilia – e per la conseguente crescita della sua già notevole influenza politica. L'accordo fu raggiunto il 15 giugno del 1845⁹⁶.

Con i nuovi trattati sottoscritti con Gran Bretagna e Francia, il Regno delle Due Sicilie raggiunse gli obiettivi politici che si era prefisso. Tuttavia, ancora Cardillo mette in evidenza che l'approccio napoletano al trattato era ancora quello di un Paese nella primordiale fase di ricerca di un riconoscimento diplomatico formale della propria indipendenza politica, mentre dal punto di vista economico si limitava alla difesa dell'esistente⁹⁷. E infatti i trattati di commercio stipulati tra il 1845 ed il 1847, come vedremo, seguiranno tutti le linee tracciate dai trattati con Londra e Parigi. Anche in ragione del fatto che i negozianti napoletani furono sempre gli stessi: Spinelli, Fortunato e Gravina.

A ogni buon conto, avendo finalmente le mani libere, Ferdinando II puntò molto sulla sottoscrizione di trattati di commercio con altri Paesi con cui il Regno aveva storicamente rapporti commerciali e/o politici. Scopo dichiarato della sua strategia politica era di rompere l'isolamento diplomatico in cui il Regno si era trovato al sorgere del conflitto con la Gran Bretagna sulla questione degli zolfi. In quest'ottica risultava necessario stringere nuovi rapporti o consolidarne di vecchi per mezzo di accordi commerciali da far pesare sullo scacchiere internazionale, nel caso in cui una simile situazione si fosse ripresentata. Tra i primi trattati a venire sottoscritti – non a caso – vi fu quello con l'Impero Russo, il quale da tempo chiedeva a Napoli di stipulare un trattato commerciale basato sulla reciprocità. Fino ad allora non era stato possibile perché «la posizione in cui si trovava il real governo verso le tre potenze privilegiate non permise di dare a tale proposizione una definitiva risposta»⁹⁸. Ma

⁹⁴ ASNa, fondo *Affari Esteri*, b. 4483, 29 aprile 1845.

⁹⁵ G.B. Cardillo, *op. cit.*, p. 116.

⁹⁶ ASNa, fondo *Affari Esteri*, b. 4481, *Trattato di commercio con la Francia*.

⁹⁷ G.B. Cardillo, *op. cit.*, p. 134.

⁹⁸ ASNa, fondo *Affari Esteri*, b. 4484, *Trattato di commercio con la Russia*.

adesso che trattati di commercio stipulati sulla base della reciprocità erano stati finalmente conclusi con Inghilterra e Francia, Napoli poteva dare affermativa risposta. Le trattative furono subito avviate e caldamente sostenute dalla Camera consultiva di commercio di Messina, che coi porti del Mar Nero aveva un fiorente commercio⁹⁹. Tale volontà, comunicata alla corte di Pietroburgo, venne accolta «avec une satisfaction réelle, puisqu'elle offre le moyen de regler les relations commerciales entre les deux Etats dans un esprit de bienveillance mutuelle»¹⁰⁰. E infatti il trattato di navigazione e commercio stipulato nell'agosto 1845 partiva dalla mutua convinzione circa l'utilità della «abolizione reciproca di tutti i diritti differenziali di navigazione e di dogana, e di tutte le prerogative e i privilegi esclusivi di commercio» tra i due Stati¹⁰¹. I primi effetti di questo trattato non tardarono a farsi sentire. Già dall'ottobre 1845 De Ribas – console napoletano a Odessa – ci informa che si era aperta una scala franca a Brindisi, probabilmente proprio in ragione del nuovo trattato con la Russia. Così facendo si sarebbero ulteriormente incentivati i traffici col Mar Nero, come l'esempio di Messina (anch'essa porto franco) dimostrava¹⁰².

Nel 1845 vennero stipulati numerosi altri trattati commerciali con Danimarca¹⁰³, Regno dei Paesi Bassi¹⁰⁴, Prussia e gli Stati tedeschi riuniti nello Zollverein¹⁰⁵. In sé stessi erano tutti uguali ai precedenti e sono di scarso interesse dal punto di vista economico. Ci danno però la conferma di quella volontà di Ferdinando II di poter contare sull'appoggio di questi Stati in futuri dispute con l'Inghilterra. Più interessante è ai nostri occhi il trattato stipulato tra il Regno delle Due Sicilie e il Regno di Sardegna. Anzitutto perché i due maggiori regni italiani stavano perseguendo la medesima strada, con la differenza che il Regno di Sardegna si era attivato molto prima di Napoli nella “politica dei trattati”, forse perché non gravato dai trattati ineguali. Si noti che nei porti sardi già nel 1845 i diritti di immissione che si pagavano erano uguali per tutte le nazioni, mentre solo la bandiera sarda godeva di qualche riduzione concessa dal governo. Gli Stati con cui Torino aveva stipulato dei trattati di commercio e navigazione erano Tunisi (1832), Belgio e Stati Uniti (1838), Impero Ottomano (1839), Uruguay (1840), Inghilterra (1841), Paesi Bassi (1842), Stato Pontificio,

⁹⁹ *Ivi*, relazione dell'11 ottobre 1845.

¹⁰⁰ *Ibidem*.

¹⁰¹ *Ibidem*.

¹⁰² *Ibidem*.

¹⁰³ *Ivi*, b. 4487, *Trattato di commercio con la Danimarca*.

¹⁰⁴ *Ivi*, b. 4489, *Trattato di commercio con i Paesi Bassi*.

¹⁰⁵ *Ivi*, b. 4490, *Trattato di commercio con Prussia e Zollverein*.

Danimarca e Francia¹⁰⁶ (1843)¹⁰⁷, al fine di garantire a Torino¹⁰⁶ certo spazio di manovra all'interno dei giochi di potere delle grandi potenze.

Era pertanto interesse dei due regni rafforzare la loro collaborazione, iniziata con la convenzione di difesa marittima stipulata nel 1833. Fu infatti lo stesso governo di Torino, che notando «trovarsi Vostra Maestà in trattative con vari governi per convenzioni di commercio e navigazione», fece sapere al governo napoletano che nutriva il «desiderio [...] di aprire anche dal canto suo uguali trattative», tanto più che i commerci tra i due regni «languiscono da parecchi anni per misure repressive e differenziali»¹⁰⁸. Il trattato – stipulato nel febbraio 1846 – è in sostanza identico a quelli stipulati in precedenza, difatti il Ministro degli Affari Esteri riferisce al Re che «il detto trattato è conformemente agli altri non a quari stipulati con altre potenze, basato sopra principi di perfetta reciprocità»¹⁰⁹. Un punto di discussione molto rovente fu la questione della pesca corallina che si effettuava nei mari sardi dal naviglio napoletano, che il governo di Napoli aveva tutte le ragioni per voler tutelare data la sua rilevanza economica¹¹⁰. Dopo molto dibattere, alla fine si riuscì a far assimilare le navi napoletane a quelle sarde sgravandole dal pagamento di certi diritti¹¹¹. Nel giugno 1846 fu ratificato anche un trattato di navigazione e commercio con gli USA, ma di questo ci si occuperà in un successivo paragrafo¹¹². I risultati di questi trattati non si fecero attendere. Tra il 1845 ed il 1848 importazioni ed esportazioni con gli Stati coi quali erano stati stipulati i trattati andarono incrementandosi, sia nella parte continentale del Regno che in Sicilia¹¹³.

Sul fronte del Mediterraneo orientale si giocava un'altra importante partita economica (oltre che politica), ovvero quella del passaggio dello stretto dei

¹⁰⁶ È interessante al proposito un avvenimento accaduto il 10 giugno 1846, che rende bene la maggior forza contrattuale del Regno sardo che i vari trattati gli conferivano: ben 15 capitani di navi mercantili che si trovavano in Algeri scrivono per mezzo del Console che grazie a un trattato sottoscritto tra Francia e Regno di Sardegna, i commercianti sardi godono di una riduzione consistente dei diritti di tonnellaggio, riduzione che essi, in virtù del trattato stipulato tra Napoli e Parigi, richiedono venir applicato anche a loro. Ma gli si risponde che il trattato non prevede l'eguaglianza dei diritti di navigazione da esigere, per cui la loro richiesta non può essere approvata (ASNa, fondo *Affari Esteri*, b. 4481).

¹⁰⁷ ASNa, fondo *Affari Esteri*, b. 4488, *Trattato di commercio con la Sardegna*.

¹⁰⁸ *Ibidem*.

¹⁰⁹ *Ibidem*.

¹¹⁰ *Ibidem*. Per approfondimenti, si consigliano G. Tescione, *Italiani alla pesca del corallo. Ed egemonie marittime nel Mediterraneo*, Fiorentino, Napoli 1968 e G. Doneddu, M. Gagemi (a cura di), *La pesca nel Mediterraneo occidentale (secc. XVI-XVIII)*, Puglia Grafica Sud, Bari 2000.

¹¹¹ *Ibidem*.

¹¹² *Ivi*, b. 4483.

¹¹³ *Ivi*, b. 4975 bis, *Registro approdo legni nazionali ed esteri*.

Dardanelli per il Mar Nero. Come visto a inizio capitolo, quel settore era fonte di continua tensione geopolitica, pertanto Napoli non poteva sperare di giocarvi il benché minimo ruolo. Pure, il commercio tra il Regno e i porti russi del Mar Nero era un argomento che sin dai primi trattati con la Russia nel XVIII secolo tenevano viva l'attenzione napoletana. Per tale ragione, se da un lato il trattato di Adrianopoli apriva liberamente il commercio per le navi di real bandiera, dall'altra costituiva non pochi problemi per via della concorrenza estera, prima assente, che poteva arrecare molti fastidi ai napoletani. La questione era molto complessa, ma qui basti riferire che, nonostante una completa liberalizzazione del commercio granario non vi fu mai da parte napoletana, non di meno i traffici tra il Regno e il Mar Nero trassero indubbio beneficio dall'apertura dei Dardanelli¹¹⁴. Ciò è dimostrato dalle relazioni del Consolato napoletano in Costantinopoli dal 1833 al 1845. Da qui risulta come il traffico commerciale che transitava per i Dardanelli da e per il Mar Nero incrementò notevolmente¹¹⁵, nonostante nei primi anni non si registrassero gli effetti sperati a causa di pestilenze e rivolgimenti politici che coinvolsero la Russia tra il 1830 e il 1835¹¹⁶.

Proprio per questo motivo, riaffermare la propria presenza in quell'area era fondamentale per gli interessi napoletani. Non potendo però certo mostrare la propria bandiera per mezzo di unità militari in un'area come quella dell'Egeo – politicamente instabile e turbolenta – senza provocare qualche pericoloso incidente internazionale, Ferdinando II decise di adoperare un altro mezzo. Il 10 aprile 1833, il Ministro degli Affari Esteri avvisava il Console di Costantinopoli che il pacchetto a vapore *Francesco I* si sarebbe recato per un viaggio di piacere in Grecia e a Costantinopoli. Era dunque necessario che si adoperasse per fornire «tutta l'assistenza possibile ed ogni specie di facilitazione, facendole rimarcare che sebbene sia di particolare proprietà di una società di questa

¹¹⁴ Ancora nel 1822, difatti, erano frequenti i casi di navi napoletane fermate dalle autorità portuali ottomane, causando gravi danni economici ai proprietari del carico e agli stessi capitani. Valga d'esempio un episodio del 25 marzo 1822: il brigantino *S. Giorgio*, capitano Giovanni Palombo, venne trattenuto più di due settimane a Costantinopoli mentre portava il suo carico di sale a un mercante turco. Stando a quanto dice il capitano stesso «il brigantino tiene le sue spedizioni e le altre sue carte in regola; il carico è di proprietà di un turco; il viaggio non può essere sospetto. Poi sopra ogni cosa, è coperto sotto il vessillo di una potenza amica. Questa è una condotta [...] che viola i trattati tra queste potenze»; e il capitano Micali, brigantino *Minerva*, ci informa parimenti che il governo ottomano «non voleva affatto accordare la navigazione per il mar Nero ed il mar d'Azof alla bandiera napoletana, nemmeno coperta da altra bandiera» (ASNa, fondo *Affari Esteri*, *Legazione di Costantinopoli*, b. 7337, f. 1).

¹¹⁵ ASNa, fondo *Affari Esteri*, *Legazione di Costantinopoli*, bb. 7341, 7342, 7343.

¹¹⁶ V. Giura, *La Marina napoletana in Mar Nero dal 1841 al 1860*, in AA.VV., *Studi in onore di Luigi dal Pane*, CLUEB, Bologna 1982, p. 758; cfr. L. Radogna, *Storia della Marina mercantile*, cit., p. 87.

capitale [Napoli], è comandato ciò nonostante da un ufficiale della real marina»¹¹⁷. Ma già dal 12 marzo 1833 il Console aveva ottenuto il libero passaggio nei Dardanelli per il *Francesco I*, anche perché non trattandosi di una nave da guerra non era necessario procacciare alcuna autorizzazione speciale, poiché «i trattati vigenti permettono ai legni mercantili di traversare i Dardanelli senza verun ostacolo»¹¹⁸.

La Real Marina nell'oceano Atlantico e la nuova politica estera del Regno

Quando nel 1840 una missione brasiliana partì per l'Europa alla ricerca di una moglie per il giovane imperatore Pedro II, il console napoletano in Brasile Merolla subito allertò Napoli. La notizia che i membri di detta missione si dirigessero a Vienna, indusse Napoli a informare Vincenzo Ramirez, incaricato napoletano presso la corte asburgica. La possibilità di garantire un impero a una delle sue sorelle e nuovi possibili alleati, indusse Ferdinando II a uscire dall'isolamento in cui si era posto dopo la crisi degli zolfi. Nel 1841 Ramirez riuscì ad abboccarsi con l'invitato brasiliano Lisboa e – battendo la concorrenza austriaca – riuscì a trarlo dalla parte napoletana¹¹⁹. Le altre corti europee avevano del resto scarso desiderio d'inviare loro rampolli in uno Stato così lontano e così diverso dall'Europa. Dopo molto tentativi, nel 1842 Ramirez riuscì nell'intento¹²⁰, facilitato nel suo compito dall'altera corte viennese che prendeva in giro il legato brasiliano. Quest'ultimo prese pertanto a frequentare la legazione napoletana, dove era trattato con gli onori dovuti. E infine, il 1 aprile 1842, le trattative si avviarono. Il colpo era ormai fatto.

Il 27 novembre 1842, per avviare i contatti tra le due case regnanti la regina Maria Teresa scrisse una lettera all'Imperatrice madre brasiliana poco prima del matrimonio di Teresa – sorella di Ferdinando – con Pedro II. Scrisse anche una seconda lettera destinata a Januaria di Braganza – sorella di Pedro II – nella quale diceva: «Spero che queste avventurose nozze nel restringere maggiormente i legami che congiungono le nostre famiglie, formeranno la felicità scambievole dei giovani sposi e contribuiranno potentemente alla prosperità di

¹¹⁷ ASNa, fondo *Affari Esteri, Legazione di Costantinopoli*, b. 7339, f. 2.

¹¹⁸ *Ibidem*. Per approfondimenti sulla vicenda vedi L. Radogna, *Storia della Marina mercantile*, cit., p. 64.

¹¹⁹ P. Scarano, *Rapporti politici, economici e sociali tra il Regno delle Due Sicilie e il Brasile*, in «Archivio Storico Province Napoletane», 1956, vol. XXXVII, pp. 324-325.

¹²⁰ *Ivi*, pp. 326-328.

cotesto impero»¹²¹. Evidentemente, Ferdinando e Lisboa avevano già in mente un doppio matrimonio per legare maggiormente i due troni. Il fratello che il Re pensava di sistemare con la principessa Januaria si rivelerà essere Luigi, il conte d'Aquila, la cui figura verrà esaminata in seguito. In precedenza infatti, Januaria sarebbe dovuta andare in sposa al Principe di Carignano. Il cancelliere austriaco Metternich, però, il 25 febbraio 1842 rifiutò l'accordo per via della richiesta brasiliana di far restare lo sposo in Brasile sino a che la discendenza non fosse stata garantita. Entrò qui in gioco Merolla che, intrattenendosi con i ministri brasiliani De Souza e Coutinho, li convinse (come abbiamo già visto) a mandare il loro inviato a Vienna alla corte di Napoli. La proposta alleanza matrimoniale tra le Due Sicilie e il Brasile consisteva in una moglie per l'imperatore in cambio di una principessa brasiliana in sposa a un principe Borbone. Ferdinando scrisse dell'importante affare ai fratelli. In particolare ne mette al corrente Cristina, sua sorella e regina di Spagna, che promette di dare tutto il sostegno possibile al progetto¹²².

Giunti al 1843, fervevano i preparativi per le nozze e i disbrighi burocratici del caso. Il 21 maggio arrivò a Napoli una divisione navale brasiliana per prendere la sposa. Il 30 giugno si celebrò il matrimonio per procura e il primo luglio, dopo aver goduto della migliore ospitalità che Napoli e la corte potessero offrire¹²³, giunse per brasiliani e napoletani il momento della partenza. L'armamento della squadra napoletana che doveva accompagnare la sposa destò grande entusiasmo e accese una gara tra quanti desideravano parteciparvi. Tra coloro che furono scelti per questa prima crociera oceanica c'era il giovane ufficiale Eugenio Rodriguez, il quale così si esprime: «Quindi, io nominato fra gli eletti della Marina, spettatore di un viaggio che fecondava la mente, abbenché di poco ingegno, ma impaziente per desiderio d'indagare, segnava nei lunghi periodi della navigazione, le tante circostanze e le solennità della natura»¹²⁴. La percezione che quel viaggio fosse un punto di svolta nella storia napoletana e della sua Marina era chiara e diffusa, come ci confermano le parole del già citato Rodriguez:

Destò entusiasmo questo viaggio, perché si ascriveva nella storia della nostra Marina una pagina fortunata – I marinai gareggiarono per essere prescelti: quelli che furono

¹²¹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 778, lettera di Maria Teresa all'Imperatrice del Brasile, 27 novembre 1842.

¹²² *Ivi*, b. 950, lettera di Ferdinando alla regina di Spagna (s.d.).

¹²³ P. Scarano, *Rapporti politici, economici e sociali tra il Regno delle Due Sicilie ed il Brasile*, in «Archivio Storico Province Napoletane», 1956, vol. XXXVII, p. 240.

¹²⁴ E. Rodriguez, *Descrizione del viaggio a Rio de Janeiro della flotta di Napoli*, Caro Batelli e Comp., Napoli 1844.

designati alla felice missione si tennero per avventuratissimi; gli altri sentirono la elevata gelosia del mestiere, germe di alte cose; ed il Re sollecito e premuroso provvide i Navigli di mezzi più adatti di sostentamenti per lunghe navigazioni [...]. L'impazienza della Napoletana Squadra a sciogliere le vele era ardentissima, avvegnanché la pungeva desiderio di livellarsi, di questa parte, con le altre Marine Europee¹²⁵.

Questo ardente desiderio di mettersi alla prova meglio si comprende se pensiamo al fatto che la Marina di Sardegna, pur più giovane di quella di Napoli, era impegnata in navigazioni oceaniche già dagli anni '30 dell'Ottocento. Ciò indubbiamente accrebbe nei giovani ufficiali la volontà di mostrarsi pari ai loro colleghi piemontesi. È del marzo 1842 un rapporto scritto da un ufficiale piemontese in visita agli arsenali napoletani che metteva impietosamente il dito nella piaga, affermando che «mentre le poche navigazioni che si fanno di legni da guerra napoletani si estendono raramente fuori dalle acque delle Due Sicilie e non ancora oltre il Mediterraneo, quelli di V. M. solcano si può dire tutti i mari»¹²⁶. Sarà dunque sulle ali di questo entusiasmo che, nel triennio 1843-1846, la Marina napoletana effettuerà le prime (e uniche) navigazioni oceaniche.

La relazione di questo viaggio scritta dal De Cosa è abbastanza nota e si ritrova interamente trascritta nel lavoro di Radogna¹²⁷. La Marina napoletana fu molto festeggiata a Rio: il comandante De Cosa fu insignito dell'ordine cruizero, ad altri ufficiali vennero elargiti distinti titoli, mentre per affetto al conte d'Aquila l'Imperatore decorò tutti gli ufficiali della fregata *Amalia* su cui aveva viaggiato¹²⁸. La partenza della squadra alla volta di Napoli venne però ritardata rispetto ai desideri del Sovrano. Ciò non avvenne per una mancanza del De Cosa – ufficiale di punta della Marina ferdinandea – quanto per le insistenze della novella imperatrice Teresa, che desiderava avere ancora per un po' la compagnia del fratello Luigi prima del definitivo distacco¹²⁹. Distacco che però definitivo non fu, in quanto Luigi ritornerà una seconda volta in Brasile – nel

¹²⁵ *Ivi*, p. 8.

¹²⁶ Archivio di Stato di Torino (ASTo), Sezioni Riunite, *Ministero della Marina*, mazzo 279. Relazione senza riferimenti.

¹²⁷ L. Radogna, *Storia della Marina Militare*, cit., pp. 210-221.

¹²⁸ P. Scarano, *Rapporti politici, economici e sociali tra il Regno delle Due Sicilie ed il Brasile*, in «Archivio Storico Province Napoletane», 1956, vol. XXXVII, p. 247.

¹²⁹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 778, 30 settembre 1843, scrive Teresa al fratello Ferdinando: «L'imperatore ti ringrazia dei vasi di Napoli che li hai mandati, gli hanno fatto molto piacere. Il commodoro De Cosa voleva partire il giorno 24 da qui, ma io l'ho pregato di non partire da qui che dopo il ballo che sarà il giorno 2 di ottobre, perciò non dai a lui la colpa di essere restato qui forse più di quello che tu desideravi, ma a me».

marzo 1844 – quando la Marina napoletana intraprese un nuovo viaggio attraverso l’Atlantico.

Questi viaggi nell’oceano Atlantico avevano posto in evidenza la necessità per la Marina borbonica di acquisire la pratica necessaria in quel tipo di navigazione, così diversa dalle solite rotte mediterranee. Una maggiore formazione si imponeva anche in vista delle politiche di incremento dei commerci che Ferdinando II si sforzava di sostenere, ma che continuavano a essere insufficienti di fronte all’inesperienza dei marinai e all’inadeguatezza del naviglio commerciale. Queste considerazioni, unite ai nuovi rapporti dinastici intessuti dalla Casa Reale dei Borbone di Napoli con la Famiglia Imperiale Brasiliana dei Braganza per mezzo di Teresa e Luigi di Borbone, esigevano che la Marina napoletana si attivasse per divenire una marina capace d’operare su più vasti teatri di quello Mediterraneo. Fu per tale ragione che si scelse di armare la fregata *Urania*, una delle unità a vela più recenti varate nel cantiere stabiese (impostata nel 1833), che già aveva dato prova di buona tenuta del mare. Fu scelto come capitano per quel viaggio d’istruzione Giovan Battista Lettieri, che aveva già navigato lungo la rotta Napoli-Rio de Janeiro. Fu coadiuvato da altri ufficiali che ne avessero avuto diretta esperienza. Tra questi vi è il giovane alfiere di vascello Rodriguez¹³⁰, già incontrato in occasione del primo viaggio in Brasile. Il piano di navigazione era a dir poco ambizioso: la nave avrebbe dovuto navigare lungo le coste dell’America Meridionale e Settentrionale ritornando poi in Europa, visitando i più importanti cantieri navali americani ed europei prima di rientrare nel Mediterraneo. Questo doveva quindi essere il più lungo periodo di navigazione mai visto nella storia della Marina napoletana. Una simile occasione era davvero un sogno per i giovani guardiamarine napoletani, il cui entusiasmo ben ci viene descritto da uno di loro. Si tratta di Ruggiero Vitagliano Moccia, il cui Giornale di Bordo costituisce una delle più belle testimonianze di quell’esperienza:

Al cominciare della seconda decade di agosto 1844, mi fu imposto portarmi a bordo della real fregata *Urania* e solcare mari lontanissimi, per un lungo tratto di tempo, impegnami nelle immensità delle acque che circondano la terra di Longwood, traversare le due Americhe, vedere susseguentemente le interessanti terre che sono allo sbocco de fiumi di Germania e di Francia, conoscere ed apprendere nell’Inghilterra le belle e

¹³⁰ Che nel precedente viaggio aveva abbozzato una *Guida per l’ancoraggio della baja di Rio de Janeiro* (allegata alla sua pubblicazione E. Rodriguez, *Descrizione del viaggio a Rio de Janeiro della flotta di Napoli*, cit.) sulla base di una mappa ricavata da una precedente inglese. Durante la crociera d’istruzione con l’*Urania*, ebbe modo di tracciarne una con delle rilevazioni da lui stesso fatte.

grandi cose relative al nostro mestiere, e vedere i più interessanti arsenali della Francia. Alla mia fantasia tutto si presentò sotto i più lusinghieri aspetti, né esempio di disastro alcuno potea rimuovermi dalla mia gioia: tutto era ridente alla mia fantasia; un'aura di lodevole orgoglio, un palpito di gioia agitavano il mio cuore, che gonfio già di un bello avvenire si spaziava negli impervi campi dell'immaginazione di un giovane¹³¹.

L'*Urania* salpò da Castellamare di Stabia il 19 agosto 1844. Passò l'equatore il 14 settembre e arrivò in Brasile (a Pernambuco) il 23 ottobre, dopo 36 giorni di navigazione. Gettò l'ancora nel porto di Rio de Janeiro il 3 novembre 1844 e poi veleggiò verso Montevideo, in Uruguay, dove giunse il 10 gennaio del 1845. Il 21 febbraio fu all'isola di Sant'Elena, dove gli allievi guardiamarina visitarono la tomba di Napoleone. Ed è da qui che parte il racconto del già citato Rodriguez, che così ci descrive lo stato d'animo dell'equipaggio dell'*Urania*, non solo dei guardiamarine:

Ardente brama e perenne d'istruzione maritime [...] pensiero solenne di riedere in patria da Marini esperti; impulso generoso di mostrare in lontane spiagge, la sicura insegna del Reame di Napoli: erano gli affetti e i desideri che ci animavano, quando la *Urania* abbandonava il nostro golfo la sera del 19 agosto 1844¹³².

Quando giusero a S. Elena dal Sudamerica, le fatiche e i pericoli del viaggio non ne avevano minimamente smorzato lo spirito. Anzi, semmai avevano rafforzato l'orgoglio e l'amor proprio degli ufficiali e dei marinai napoletani:

Il nostro breve soggiorno nella isola [...] non è che la pagina più avventurosa, il periodo più bello del lungo viaggio che compiva nell'Atlantico una nostra nave da guerra, la prima che visitasse un luogo di tanta ricordanza, e che facesse sventolare in quei remoti mari la bandiera nazionale. Alle pene del viaggio, ecco l'indefinito compenso¹³³!

Il comandante della base navale di S. Elena, inoltre, si congratulò con loro perché «essere questa la prima nave che muovesse direttamente da quel punto d'America [Montevideo] alla volta di S. Elena» in così «brieve transito»¹³⁴. Molto peso si deve dare, in vista degli eventi futuri, a queste parole che il Rodriguez

¹³¹ R.V. Moccia, *Giornale di Bordo (1844-46). Una crociera d'istruzione d'altri tempi*, Mursia, Milano 1975, p. 13.

¹³² E. Rodriguez, *Un periodo dell'ultimo viaggio della fregata napoletana. L'Urania*, Carlo Batelli e Comp., Napoli 1846, p. 1.

¹³³ *Ivi*, p. 10.

¹³⁴ *Ivi*, p. 12.

scrive «intenda il lettore, che il solo desiderio di esporre i fatti di un viaggio, voluto dalla munificenza del re, mi ha spinto a vergare queste pagine, che giungeranno sempre care a chi sente santissimo il bene della nostra Marina»¹³⁵. L'*Urania* giunse nel porto di New York il 26 aprile e a Boston il 5 giugno, prima di fare ritorno a Napoli seguendo la rotta del passaggio boreale. Così Rodriguez ci racconta l'arrivo negli USA della fregata napoletana:

dopo che la *Urania* ci menò ad ammirare i cospicui porti dell'Unione (facendo pieno giudizio dell'alto progresso delle industrie) [...] gli elevati edifizii degli Arsenali, degli opifici e le colossali macchine a vapore per ogni uso ed industria, che potemmo comparare con quelle che successivamente osservammo nell'Olanda, nel Belgio, nell'Inghilterra, in Francia. E l'*Urania* solcando quelle acque, dopo di averci dischiuso un campo di tante istruzioni [...], lasciava l'Oceano. E noi memori di tante cose vedute, dotti dei presenti fasti dell'universo, c'ingolfavamo nelle acque azzurre e sospirate del Mediterraneo¹³⁶.

La sosta negli Stati Uniti, oltre che importante per l'istruzione tecnica delle guardiamarine, lo era anche dal punto di vista politico. Rapporti commerciali tra Napoli e gli Stati Uniti esistevano sin dal tempo di Ferdinando IV, e tra alterne vicende erano continuati sino ad allora. Dopo essersi accordati sul risarcimento dovuto da Napoli ai proprietari delle navi americane confiscate durante il regno di Murat¹³⁷, nel 1832 si iniziarono le prime contrattazioni per concludere un trattato di commercio tra i due Paesi¹³⁸. Nonostante il fallimento delle stesse a causa dell'impedimento che ancora causavano i trattati ineguali, venne aperta un'ambasciata statunitense nel Regno l'anno seguente¹³⁹. Tuttavia, nonostante gli incentivi del governo e gli incrementi di tonnellaggio nel naviglio mercantile¹⁴⁰, i commerci con gli Stati Uniti soffrivano ancora molto il vincolo dei trattati ineguali. A causa delle tariffe doganali napoletane e dei trattati privilegiati che

¹³⁵ *Ivi*, p. 11.

¹³⁶ *Ivi*, p. 37.

¹³⁷ L. Radogna, *Storia della Marina mercantile*, cit., pp. 29-31.

¹³⁸ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1115, 31 gennaio 1832: il presidente americano, per mezzo del suo incaricato degli affari, propone al governo napoletano un trattato commerciale, vista la diversa produzione di manufatti e prodotti dei due Paesi, che rendeva loro impossibile entrare in concorrenza, ma garantiva parimenti due ottimi mercati per le proprie merci. Base preliminare dell'accordo, però, era concedere un indennizzo a quei commercianti americani che avevano sofferto la sottrazione dei loro bastimenti tra il 1809 e il 1811.

¹³⁹ ASNa, fondo *Affari Esteri, Consolato generale deli Stati Uniti a Napoli*, b. 5.

¹⁴⁰ L. Radogna, *Storia della Marina mercantile*, cit., pp. 71-73.

il Regno aveva concesso alle bandiere inglese, francese e spagnola, l'arrivo di prodotti dagli Stati Uniti era infatti impedito da cause economiche così forti che era come se la loro introduzione fosse proibita¹⁴¹. Di contro, però, «i prodotti del nostro Regno continuavano ad esser portati ne porti americani spesso anche pel canale de porti intermedi stranieri, tali come Marsiglia, Livorno, Trieste ecc.». Con la stipula del trattato di navigazione e commercio tra i due Paesi, invece, «è certo che i prodotti napoletani come l'acquavite, l'olio, le sete da cucire e tutti gli altri articoli diminuiti [nel dazio], ottengono per sette anni un vantaggio sui prodotti consimili provenienti dalla Francia, dalla Spagna e dagli altri paesi del Mediterraneo». I vantaggi commerciali per le esportazioni – viene però osservato – erano davvero limitatissimi. E dunque qual è il vero punto comune che unisce i due Stati, così diversi tra loro dal punto di vista politico? Ovviamente «fare sparire la preferenza umiliante accordata dal nostro Real Governo a tre potenze sulla bandiera americana»¹⁴².

Nella bozza di trattato che fu preparata, entrambe le nazioni si diminuivano i dazi del 10 per cento se i prodotti immessi erano trasportati a bordo di navi statunitensi o regnicole. Il trattato sarebbe rimasto in vigore fino al 1 gennaio 1841 (articolo 8). Inoltre nell'articolo 7 vi era la così detta clausola della nazione favorita, che prevedeva «se una delle parti venisse ad accordare in seguito a qualsivoglia nazione un qualche favore particolare nella navigazione o nel commercio, di questo ne dovrà fruire immediatamente l'altra parte liberamente». Ma, come si è detto, tale bozza rimase nel cassetto sino al 1845, quando la volontà napoletana di ampliare le proprie relazioni internazionali la portò a produrre questo immenso sforzo politico di “proiezione oceanica”. Nel periodo in cui l'*Urania* giunse nei porti statunitensi, i commerci tra i due Paesi erano floridi¹⁴³. Già dal settembre 1843, l'anno della “prospettiva oceanica” di Napoli, il console negli USA Martuscelli aveva sottoposto al governo un memorandum¹⁴⁴ sui rapporti commerciali tra Stati Uniti e Due Sicilie. Qui «onde non veder all'intutto persi per noi un sì importante traffico con queste regioni» chiedeva insistentemente si ratificasse un trattato di commercio, ora che i trattati ineguali erano stati superati. Questo verrà fatto due anni dopo, nel 1845. Oltre all'aumento dell'esportazioni napoletane, il Console faceva notare come per l'articolo vino «non v'è da temer concorrenza, essendo i nomi de

¹⁴¹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1115. Relazione senza riferimenti.

¹⁴² *Ibidem*.

¹⁴³ *Ivi*, fondo *Affari Esteri, Legazione di America*, b. 1, *Memorandum sul commercio delle Due Sicilie in questi porti*.

¹⁴⁴ *Ibidem*.

nostri fabbricanti talmente qui conosciuti e sì solidamente stabiliti che affatto difficile si renderebbe per tutt'altri l'introduzione di nuove marche». In più «la bandiera americana che rara compariva ne nostri porti, sventola ora numerosa». In conclusione del rapporto, egli scriveva:

le nostre relazioni commerciali con il Brasile e gli Stati Uniti domandano come conseguenza del loro ingrandimento, che più vasto campo si apra alla nostra marina per tentar nuova fortuna, ove giammai sinora ha fatto mostra del suo talento. I porti intermedi tra il Brasile e questi Stati potrebbero senza dubbio dar vistosi compensi a chi ne intraprendesse il cammino¹⁴⁵.

Erano dunque queste le premesse che fecero decidere a Ferdinando di organizzare una crociera d'istruzione proprio in quelle zone, dove motivi dinastici ed economici richiedevano ormai la presenza di navi militari del Regno. Se le tappe in Sudamerica ci dicono poco o nulla, anche in ragione dei precedenti viaggi fatti dalla squadra napoletana, l'arrivo dell'*Urania* in New York fu invece di estrema importanza politica: era la prima nave da guerra del Regno che giungeva negli Stati Uniti¹⁴⁶. E non a caso, proprio dopo la visita dell'*Urania* il trattato di commercio fu sottoscritto. Il 16 dicembre 1846 Martuscelli incontrò il Presidente americano, il quale affermò che «le relazioni di buon'amicizia tra il nostro real governo e questi stati avranno maggior forza e durata, e gli interessi commerciali che gli uniranno d'ora innanzi saranno il più bel risultato del trattato felicemente conchiuso nell'anno scorso»¹⁴⁷.

La visita dell'*Urania*, quindi, aveva raggiunto pienamente gli scopi politici che Ferdinando si era prefissato. Scrisse in seguito Martuscelli che «con il trattato stipulato con questi Stati si hanno pruove non dubbie dell'incremento del nostro commercio e del profitto che ne ricava»¹⁴⁸. Paradossalmente, però, dopo un aumento vistoso dei commerci che da almeno otto anni i napoletani effettuavano nei porti americani (al ritmo di 15-20 bastimenti all'anno), ora «dopo il trattato di commercio con questi Stati, la nostra bandiera è quasi interamente sparita da questi porti, malgrado l'aumento considerevolissimo che vi abbian incontrato le nostre derrate»¹⁴⁹. Era pertanto più che mai necessario aprire ai commercianti napoletani «nuove strade e nuovi mari da esplorare», in partico-

¹⁴⁵ *Ibidem*.

¹⁴⁶ *Ivi*, fondo *Archivio Borbone*, b. 823. Relazione senza data e riferimenti.

¹⁴⁷ *Ivi*, fondo *Affari Esteri, Legazione di America*, b. 1, 16 dicembre 1846.

¹⁴⁸ *Ivi*, 16 marzo 1847.

¹⁴⁹ *Ivi*, 25 settembre 1847.

lare nelle nuove repubbliche del Sudamerica nate dal disfacimento dell'Impero coloniale spagnolo¹⁵⁰. Martuscelli era così informato perché l'anno precedente aveva curato il consolato sardo a New York su richiesta del Console sardo stesso, che aveva dovuto assentarsi per recarsi in Europa. È comunque indubbio che il viaggio dell'*Urania* fosse preparatorio per il definitivo lancio del Regno delle Due Sicilie verso gli oceani. Prova di ciò è anche il fatto che nel bilancio per il 1849 era previsto venissero stanziati delle somme per l'istituzione di consolati e viceconsolati nel Messico, nel Perù o nella Nuova Granada, «ove si tratterebbe schiuder novelle e fecondissime sorgenti di ricchezza al nostro commercio ed alla marina nazionale»¹⁵¹. Questi propositi, però, vennero abbandonati dopo la crisi del 1848 e nessun consolato venne istituito nell'America Centrale.

Ma riprendiamo a seguire il viaggio della fregata napoletana. Spinta dalla Corrente del Golfo proveniente dalle latitudini tropicali del Messico e passando a nord delle Azzorre, l'*Urania* entrò nel Canale della Manica approdando a Plymouth e Brest. Tra le varie e diversissime esperienze che fecero le guardiamarine nel corso del lungo viaggio, vi fu anche quella di poter salire sulle più moderne navi da guerra. Un esempio fu quando, nel porto di Portsmouth, «noi salimmo a bordo di una fregata a vapore (il Centauro), da 54 cannoni, e n'esaminammo le belle curve tutte di ferro, avendo un bella rientrata e 26 cannoni di grosso calibro»¹⁵². Dopo alcuni necessari lavori di riparazione nell'arsenale francese di Brest, la fregata ripartì verso il Mediterraneo il 22 ottobre, arrivando a Cartagena il 7 novembre e a Tolone – in Francia – il 19 novembre. Qui annotò Rodriguez «la splendidezza e la vita della Marina Francese a Tolone [...] e raccogliendo noi altissime istruzioni, ricevendo impressioni incitatrici da quei porti»¹⁵³. Passando poi per Zante e Navarino, l'*Urania* si fermò a Messina l'11 gennaio del 1846 e arrivò a Napoli il 28 febbraio 1846, accolta in porto dal Re.

Nel corso del viaggio d'istruzione – durato ben 19 mesi e 10 giorni – gli allievi guardiamarine avevano avuto modo di confrontarsi e impraticarsi non solo nella navigazione oceanica, ma anche nella pratica astronomica e meteorologica, rendendoli di fatto gli uomini più qualificati, competenti e dotati di tutta la Marina napoletana. Non è un caso se da questo viaggio videro la luce un atlante marittimo di navigazione e ben tre volumi a stampa, di cui due già incontrati. Il terzo – meno noto – riguardava le buone pratiche sanitarie da tenere

¹⁵⁰ *Ibidem*.

¹⁵¹ G. Coniglio, *Il commercio tra il Regno delle Due Sicilie, gli Stati Uniti e il Brasile nel 1848-49*, in «Rassegna Storica del Risorgimento», 1957, p. 334 (vedi la sezione “rassegna” del sito internet www.risorgimento.it, consultato il 21 gennaio 2019).

¹⁵² R.V. Moccia, *op. cit.*, p. 138.

¹⁵³ E. Rodriguez, *Un periodo dell'ultimo viaggio della fregata napoletana*, cit., p. 38.

a bordo delle navi nel corso delle lunghe navigazioni oceaniche¹⁵⁴, che furono sperimentate con notevole successo proprio durante il viaggio dell'*Urania*. Il confronto diretto con ufficiali provenienti dalle migliori Marine dell'epoca, lo studio e la visita nei più moderni cantieri e arsenali del tempo, la lunga pratica di navigazione nell'oceano in condizioni meteorologiche tra le più diverse, e (banale, ma essenziale) l'abitudine a ragionare in termini di grandi spazi marittimi e geopolitici, resero la mentalità di quei giovani ufficiali molto diversa dalla generazione precedente, formatasi invece nel solco della tradizionale politica marittima mediterranea. È fondamentale comprendere ciò, perché leggendo il lunghissimo rapporto che il Lettieri consegnò al termine del viaggio¹⁵⁵ – oltre a dar minuto conto di ogni dettaglio dello stesso, dell'istruzione degli allievi, delle pratiche marittime osservate e degli accomodi cui abbisognò la nave – ci fornisce anche la valutazione di ogni singolo guardiamarina che salì a bordo della fregata: Pasca, Bosco, Persichetti, Vitagliano, Imbert, D'Amico, Costantino, Acton, Pucci, Roberti, Cacace e Martini. Questi sono solo alcuni dei cognomi più noti delle vicende – che analizzeremo in seguito – dell'estate del 1860. Molti di loro saranno inoltre tra i protagonisti della vita, non solo militare ma anche politica, dei primi dieci anni del neonato Regno d'Italia. È quindi legittimo proporre quale punto di non ritorno nella storia napoletana (e italiana) questo viaggio d'istruzione che formò una nuova generazione di ufficiali per ruoli e compiti che, da lì a tre anni, sarebbero stati radicalmente ridimensionati. E visto l'entusiasmo che si era generato in quei giovani ufficiali per gli alti destini cui parevano chiamati, ciò produsse un senso di mortificazione generalizzato e diffuso che – dopo gli avvenimenti del 1848 – si trasformò in scarso zelo, passività o completo distacco da quella monarchia che, dal loro punto di vista, li aveva illusi.

La crisi siciliana e l'abbandono della prospettiva oceanica

Alla vigilia del 1848 nessuno poteva prevedere che da lì a 10 anni il Regno dei Borbone sarebbe scomparso dalla cartina politica, sostituito dal nuovo Regno d'Italia. Ferdinando II aveva risanato le finanze del Regno, attuato importanti

¹⁵⁴ A. D'Alessandro, *Viaggio Marittimo ad uso di igiene navale per Antonio D'Alessandro. Nella missione della Real Fregata Urania per le Indie Occidentali, e per altri porti dell'Atlantico e del Mediterraneo. Comandata dal capitano di fregata Cav. D. Gio. Battista Lettieri. Da agosto 1844 a marzo 1846*, Stabilimento Tipografico all'Insegna dell'Ancora, Napoli 1846.

¹⁵⁵ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 823. Trascritto integralmente nell'Appendice documentaria.

riforme, rafforzato Esercito e Marina, sviluppato l'industria e molto altro. Non c'era davvero ragione di credere che la fine fosse tanto prossima. Eppure, la fine della dinastia borbonica ha un calendario preciso e ravvicinato. L'anno spartiacque è il 1848. Da quel momento, infatti, gli avvenimenti italiani si imposero sulla scena politica europea generando un cambiamento così dirompente da modificare radicalmente la geografia politica dell'intero continente. L'avvicinarsi della fine per il Regno è scandita dalle scelte politiche di Ferdinando II e poi di Francesco II, cui si sommano errori diplomatici, decisioni poco ponderate, inceppi amministrativi. Pochi Stati come le Due Sicilie oscillarono fino all'ultimo tra dissolvimento e sopravvivenza¹⁵⁶.

Di fatto il Regno borbonico morì prevalentemente per cause interne, indebolito dagli errori del Sovrano e della sua classe dirigente. Ma soprattutto, a decretare la sua fine fu la Sicilia. L'impresa garibaldina, infatti, «si intreccia con l'ingovernabile questione siciliana [...] il problema di una nazione siciliana decisa a scrollarsi di dosso, costi quel che costi, il dominio della nazione napoletana»¹⁵⁷. Le varie esercitazioni e campagne d'istruzione delle navi napoletane a largo della Sicilia avevano anche il compito di dissuadere l'isola dal sollevarsi ancora come aveva fatto nel 1820. Anche i forti investimenti e incentivi fatti da Ferdinando nella navigazione a vapore avevano come obiettivo collegare la Sicilia a Napoli in modo più rapido. La cosa, in effetti, era riuscita e probabilmente fece sì che i Borbone abbassassero la guardia: «la esperienza ha dimostrato la sua utilità. Ravvicinate le distanze [...] Napoli e Sicilia possono riguardarsi a buona ragione come un solo Regno»¹⁵⁸. È sempre in tale ottica che si sottopose al Re il progetto di affidare l'organizzazione dei vapori postali a un solo organo di controllo risiedente a Napoli, invece che delegarlo a due diverse amministrazioni postali a Napoli e Palermo come si faceva. Ma verso la fine del 1847 i segnali dell'imminente esplosione divennero sempre più evidenti e frequenti, soprattutto dopo i moti di Reggio e Messina. Uno dei principali promotori del moto fu Giandomenico Romeo di Reggio Calabria, il quale in una riunione tenutasi a Messina ai primi di agosto fu contrastato nel suo proposito di mettere in atto un'insurrezione da un gruppo di liberali moderati. I cospiratori decisero comunque di passare all'azione e fissarono la data dell'insurrezione inizialmente al 2 settembre, poi anticipata al 1°.

L'insurrezione avrebbe dovuto svolgersi contemporaneamente a Reggio e Messina, ma l'anticipazione di un giorno del moto messinese mandò all'aria

¹⁵⁶ P. Macry, *Unità a Mezzogiorno*, cit., p. 39.

¹⁵⁷ *Ivi*, p. 60.

¹⁵⁸ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 862, s.d.

qualunque proposito di simultaneità. Il numero esiguo e la disorganizzazione dei rivoltosi permisero all'Esercito di stroncare la rivolta sul nascere. Tuttavia, il rischio corso risolse Ferdinando a inviare l'ufficiale di Marina Luigi Jauch al comando di un'unità a vapore, col compito di prendere coscienza dello stato di quelle province. Il 12 settembre, giunto a Messina e constatata la situazione apparentemente tranquilla, si recò a Reggio dove «le notizie [...] sono soddisfacentissime» circa la tranquillità dell'ordine pubblico¹⁵⁹. Tornato quindi a Messina a rifornirsi di carbone, si sarebbe recato il giorno dopo anche a Catania per prendere cognizione diretta della situazione di quella città¹⁶⁰. Dopo aver visitato tutta la costa centro-orientale dell'isola, il 25 settembre Jauch – ancoratosi a Siracusa – decise di inviare un suo informatore fidato a Malta, dove da tempo teneva d'occhio un pugno di «rivoltosi italiani»¹⁶¹. Riprese dunque la crociera di sorveglianza, ma fu costretto a rientrare a Siracusa per avverse condizioni meteomarine. Qui Jauch venne raggiunto dalle notizie del suo informatore, che subito si premurò di far conoscere al Sovrano, convinto com'era che fosse la conferma dello stato di assoluta tranquillità che pareva regnare sull'isola:

ho avuto da Malta le seguenti notizie, cioè, che i rivoltosi colà, Regi Sudditi, sono pochi, pochissimi, ché di questi sciagurati nessuno avrebbe l'animo di allontanarsi da quel loro asilo per andare altrove a criminose opere, e che le falsità e le menzogne che inventano, e fan pubblicare sui giornali, sono le sole armi le quali impiegano a disturbare l'altrui pace, e tranquillità. I rifuggiti Italiani anche sono pochi, e fin al momento niente hanno esternato per qualche insensato tentativo¹⁶².

La realtà, come sappiamo, era ben diversa. Le vicende del 1848 sono ampiamente note, pertanto si concentrerà lo sforzo d'analisi su due temi: 1) il fallimento conclamato della strategia di politica estera voluta da Ferdinando; 2) la ricaduta di questo fallimento sulla Marina e la Sicilia come problema non solo napoletano, ma internazionale. La riconquista militare dell'isola fece infatti affiorare tutta una serie di conflitti latenti: quello di Napoli con Gran Bretagna e Francia e tra il Re e i suoi ufficiali. La chiusura del Regno voluta da Ferdinando non farà che esarcebare questi conflitti, portandoli a un livello tale che non sarà poi più possibile recuperarli. Preso da questi problemi interni, lo sforzo di ricollocamento negli equilibri internazionali perseguito da Napoli

¹⁵⁹ *Ivi*, b. 1021/2, 13 settembre 1847.

¹⁶⁰ *Ivi*, 14 settembre 1847.

¹⁶¹ *Ibidem*.

¹⁶² *Ivi*, 1 ottobre 1847.

risultò vanificato a tutto vantaggio del Regno sardo. Napoli fallì su tutti i fronti, nella politica delle alleanze e in quella navale. Torino aveva vinto la battaglia per il predominio in Italia. Sarà in questo periodo che le diffidenze tra la corte e il Corpo ufficiali della Marina tenderanno ad acuirsi, rendendo questi ultimi facile preda dell'apatia e dell'indolenza. Privati del proprio orgoglio, senza un riferimento culturale e politico interno che non fosse il Re, le sirene del liberalismo e la forza dell'idea nazionale iniziarono a erodere le convinzioni di quei giovani ufficiali. Per comprendere appieno la crisi della Marina, è necessario confrontarla con quanto avvenne nell'Esercito e sottolineare le similitudini e le differenze che emergono e che tanta parte avranno in quel che accadde poi. Ce ne occuperemo nel paragrafo successivo.

“L'anno delle rivoluzioni”, com'è stato definito, ebbe inizio il 12 gennaio 1848 quando Palermo insorse per la seconda volta in 30 anni contro i Borbone di Napoli. Il giorno della sollevazione fu deliberatamente scelto perché coincidesse con il compleanno di Ferdinando II, nato a Palermo nel 1810 durante il periodo dell'occupazione napoleonica di Napoli. Il 23 gennaio il Comitato Generale – composto da Vincenzo Fardella di Torrearsa, Ruggero Settimo, Francesco Paolo Perez, Mariano Stabile e Francesco Crispi – dichiarò la monarchia borbonica decaduta dal trono di Sicilia, *de facto* e *de iure*. In breve le truppe napoletane vennero scacciate da tutta l'isola, mantenendo il controllo della sola cittadella di Messina. I fatti di Palermo provocarono una analoga insurrezione costituzionale a Napoli il 27, che costrinse Ferdinando a concedere la Costituzione, promulgata l'11 febbraio. In Sicilia intanto, il 25 marzo fu riaperto il Parlamento di Sicilia che decretò la rinascita del secolare Regno di Sicilia. Era troppo, e Ferdinando II decise di mobilitare in forze la Marina.

Quando la rivolta siciliana divampò, inviò nell'isola una squadra navale composta da 5 pirofregate (*Archimede*, *Ercole*, *Roberto*, *Ruggiero* e *Sannita*), dalla corvetta a vapore *Stromboli* e dagli avvisi a vapore *Ferdinando II*, *Miseno* e *Palinuro*. Al comando del conte d'Aquila Luigi di Borbone, dopo essersi fermata a Messina la squadra giunse dinanzi a Palermo il 15 gennaio con 3 fregate (*Roberto* ed *Ercole*, più una terza non menzionata) e 2 corvette, più il vapore *Rondine* preso a rimorchio presso Ustica per un'avaria al motore. Sbarcate le truppe che dovevano riprendere Palermo agli insorti, Luigi decise di lasciare sul posto 2 fregate, lo *Stromboli* e il *Miseno* per coadiuvare l'azione delle truppe. Fatto posizionare lo *Stromboli* in modo da coprire un punto del litorale rimasto sguarnito, affidò il comando della stazione al Jauch – che comandava l'*Ercole* – e rientrò a Napoli¹⁶³. Il luogotenente generale dell'isola, marchese De Majo, già

¹⁶³ *Ivi*, f. 1023, 15 gennaio 1848.

al suo arrivo riferì al Principe l'intenzione di far bombardare la città se non si fosse arresa entro il tempo concesso. Tuttavia Luigi – che si trovava a bordo della pirofregata *Roberto* – gli rispose di attendere un ordine da Napoli, dato che riteneva «essere questi mezzi troppo dolorosi» e cercando, nel frattempo, altre vie per ottenere la resa¹⁶⁴.

Il Radogna mette in evidenza come in questa occasione

La rapidità con la quale questa spedizione venne approntata e l'omogeneità delle unità che vi presero parte, tutte a vapore [...] dimostra come la Marina militare napoletana fosse all'avanguardia di tutte le altre marine degli Stati italiani¹⁶⁵.

Questo era certamente vero ed era il risultato di quella concordia tra Sovrano e ufficiali che Ferdinando II aveva saputo ottenere. Ma gli avvenimenti del 1848 cambiarono definitivamente il destino del Regno. Dopo la tregua imposta dalla mediazione franco-britannica, le truppe napoletane furono evacuate dalla Sicilia e riportate a Napoli. Sbarcate quindi le truppe e portati i rinforzi alla cittadella di Messina (si occuparono di questo la pirofregata *Sannita* e due legni a vela a rimorchio), la flotta fu inviata in alto Adriatico dopo le insurrezioni di Milano e Venezia. Cosa era accaduto? Ferdinando II, pressato dai suoi ministri, aveva accettato a malincuore di inviare rinforzi al Regno di Sardegna nel Nord Italia per combattere contro l'Austria in nome dell'Italia libera e indipendente. Quanto avvenne, pur se limitato nel tempo, si rivelerà essere d'importanza vitale per la storia della Marina napoletana.

Partita da Napoli una squadra composta dalle fregate *Regina Isabella* (capitano Ferdinando Pucci) e *Regina* (capitano Vincenzo Lettieri), dalle 5 pirofregate *Roberto* (capitano Pietro Costantino), *Ruggiero* (capitano Giovan Battista Lettieri), *Carlo III* (capitano Onofrio Spasiano), *Sannita* (capitano Filippo Pucci) e *Guiscardo* (capitano Giuseppe Ducarnè) e dal brigantino *Principe Carlo* (capitano Emanuele Pietromasi)¹⁶⁶, al comando di Raffaele De Cosa e ornate dalla nuova bandiera tricolore, la stessa arrivò in Ancona il 10 maggio. Fu nella città marchigiana che De Cosa ricevette l'ordine del Re di tornare indietro. Il papa Pio IX, infatti, aveva condannato la guerra contro una potenza cattolica (quale l'Austria era) e questo dette il giusto aggancio a Ferdinando per tirarsi indietro. E fu proprio qui che si consumò il primo strappo tra Ferdinando e i suoi ufficiali. Fedele al governo liberale insediatosi a Napoli, il De Cosa non

¹⁶⁴ *Ivi*, 16 gennaio 1848.

¹⁶⁵ L. Radogna, *Storia della Marina militare*, cit., p. 118.

¹⁶⁶ *Ivi*, p. 120.

obbedì. Si limitò a inviare a Reggio Calabria le pirofregate *Guiscardo* e *Sannita* per la spedizione contro la Sicilia che si andava preparando. Frattanto anche la Marina sarda era partita dai porti liguri per intervenire nell'Adriatico in favore di Venezia, con le fregate *San Michele* (50 cannoni), *Des Geneys* (44 cannoni), *Beroldo* (44 cannoni), il brigantino *Daino* (12 cannoni, comandata dal Persano) e la goletta *Staffetta* (10 cannoni). A queste si aggiunse una seconda divisione: le corvette *Aquila* (24 cannoni) e *Aurora* (16 cannoni), più i vapori *Tripoli* e *Malfatano* (da 7 e 5 cannoni). A comandarle era l'ammiraglio Giuseppe Albini, veterano delle guerre napoleoniche. Come il suo collega napoletano aveva ricevuto istruzioni contraddittorie, pur se per differenti ragioni: trovare la flotta austriaca e combatterla, tutelare il commercio e rispettare Trieste, oltre a cercare «l'affratellamento colle altre marine cui la sarda doveva collegarsi»¹⁶⁷. Rispetto alla più massiccia potenza di fuoco e potenziale bellico che poteva schierare la squadra napoletana, le navi a vapore sarde erano solo due e di poco notamento militare. Ciò nonostante, l'Impero Austriaco non disponeva comunque di una flotta paragonabile a quella della coalizione sardo-napoletana. La sola voce di un prossimo arrivo di quest'ultima per liberare Venezia dal blocco navale suscitò grandi entusiasmi nelle popolazioni, soprattutto sul litorale, mentre atterrì gli austriaci e i governatori politici e militari che iniziarono a temere di lasciare sguarnito il fronte marittimo¹⁶⁸.

La squadra napoletana fu la prima a portarsi in alto Adriatico, ottenendo da sola il primo, importante successo: le navi austriache tolsero il blocco a Venezia. Quando le due flotte si riunirono, pertanto, si trovarono in una posizione di vantaggio che se opportunamente sfruttata avrebbe potuto dare ottimi risultati. Fu proprio da questa situazione favorevole che derivò la sconfitta. Ferdinando non era per nulla disposto a impegnarsi contro l'Austria – tradizionale alleata e garante dei Borbone di Napoli – e contava di vedere la propria flotta messa all'angolo da quella nemica, così da poterla richiamare in patria senza troppo danno. Messo dinanzi alla possibilità di vincere – inorridendo probabilmente alle implicazioni che ciò avrebbe comportato – di fatto sabotò la propria Marina. La flotta austriaca si ritirò a Trieste senza combattere, da dove venne guardata a vista dalla flotta sardo-napoletana: «in questo modo si era già ottenuto di liberare Venezia dal blocco, di rendere inoffensiva la squadra avversaria e si era raggiunto il dominio del mare»¹⁶⁹. Un risultato strategico di tale importanza

¹⁶⁷ A.V. Vecchj, *op. cit.*, p. 437.

¹⁶⁸ V. Moccagatta, *Aspetti navali del 1848*, in «Rivista Marittima», XIII, marzo-aprile 1935, pp. 314-315.

¹⁶⁹ *Ivi*, p. 317.

e soprattutto conseguito senza sforzo, fu possibile perché dal 1840 in poi la Marina napoletana, grazie alle innovative navi a vapore che costruì o ordinò in Inghilterra, ottenne la supremazia marittima su molti Stati mediterranei. Questo semplice fatto dovrebbe dare da solo l'idea dell'enorme sforzo portato avanti in quegli anni dal Regno, che consentì alla squadra del De Cosa di ottenere facilmente il controllo dell'Adriatico. A Venezia gli ufficiali napoletani furono accolti trionfalmente come fratelli e liberatori dalla popolazione, come racconta Alessandro Poerio che era presente in quei giorni¹⁷⁰. Avendo vissuto una tale esperienza, non stupisce che dopo essere stati richiamati per riconquistare la Sicilia insorta (la cui popolazione invece li disprezzava come invasori e stranieri) l'ufficialità di Marina sia entrata in uno stato di disagio e crisi morale. La crisi dell'ufficialità inizia dunque così, con la consapevolezza di non aver colto una vittoria per mancanza della volontà sovrana. L'immediatamente successiva esperienza siciliana non farà altro che acuirlo.

Dopo i fatti del 15 maggio a Napoli – che di fatto posero fine all'esperienza costituzionale – Ferdinando intimò nuovamente al De Cosa di rientrare. Egli si rifiutò nuovamente, spiegando le sue motivazioni in una lettera che spedì al Ministro della Marina. Qui ribadiva la sua fedeltà ai ministri liberali e la sua volontà di rimanere in missione, onde evitare che l'onore napoletano venisse ricoperto «di taccia obbriosissima e ridotto la reduce milizia lo scherno di tutti e in particolare dei loro medesimi concittadini»¹⁷¹. Rimasto con le sole *Carlo III*, *Roberto* e *Ruggiero*, continuò a incrociare lungo le coste istriane sino al 5 giugno. Ma quando il capitano Cavalcanti giunse a bordo del piroscafo *Capri* con l'ordine di intimargli nella maniera più assoluta il rientro, un suo ulteriore gesto di disobbedienza non avrebbe avuto seguito in quanto «soltanto una minoranza degli ufficiali di marina napoletani nutriva sentimenti liberali, mentre la più parte degli stati maggiori e la quasi totalità degli equipaggi erano fedeli al sovrano»¹⁷². Il De Cosa però, rifiutandosi di andare a combattere «contro altri italiani» per «l'abbattimento della libertà per tanti anni agognata e che S.M. il Re, nella sua Clemenza, concedeva ai suoi Popoli»¹⁷³, inviò un'ulteriore lettera al nuovo Ministro della Marina in cui chiese di essere esonerato dal comando. Per tutto il resto del 1848, le navi napoletane furono impegnate in operazioni di repressione. Tra il 4 e il 10 giugno gli avvisi a ruote *Nettuno*, *Antelope* e

¹⁷⁰ Vedi G. Gonni, *La campagna adriatica del 1848-49 e la famiglia Mameli*, in «Rassegna Nazionale», fasc. 16 gennaio, 1 e 16 febbraio, 1 e 16 marzo, 1915, pp. 13-16.

¹⁷¹ L. Radogna, *Storia della Marina militare*, cit., p. 121.

¹⁷² *Ivi*, p. 122.

¹⁷³ *Ibidem*.

Ferdinando II, le pirofregate *Sannita* e *Archimede* e il piroscifo *Maria Cristina* furono utilizzati per il trasporto delle truppe in Calabria, insorta anch'essa. Il 10 luglio il capitano Salazar con la pirocorvetta *Stromboli* acciuffò a 20 miglia da Corfù i fuggitivi delle Calabrie, impresa che gli fruttò la promozione a capitano di fregata¹⁷⁴.

Ferdinando si preparava ormai a riconquistare la Sicilia con la forza. Il 1° settembre una squadra navale composta dalle fregate *Partenope*, *Regina* e *Regina Isabella*, dalle pirofregate *Archimede* (capitano Tommaso Cossovich), *Carlo III* (capitano Vaglieco), *Ercole* (capitano Mollo), *Roberto* (capitano Giuseppe Marsella), *Ruggiero* (capitano Vincenzo Lettieri) e *Sannita* (Ferdinando Pucci), dalla pirocorvetta *Stromboli*, dall'avviso a ruote *Nettuno*, 5 piroscifi mercantili armati, 20 cannoniere, 24 scorridore e altri legni sottili, giunse nei pressi di Reggio Calabria, pronte a iniziare le operazioni di riconquista della Sicilia. Già l'indomani, il *Roberto* iniziò il bombardamento di una batteria in mano agli insorti. L'8 settembre le pirofregate *Ercole*, *Archimede*, *Ruggiero* e *Sannita* effettuarono il blocco del porto di Messina per impedire le sortite delle cannoniere siciliane, catturandone 16. Nel frattempo, il *Roberto* proseguì per Milazzo, dove il 9 catturò il piroscifo mercantile *Vesuvio* carico di uomini e materiali destinati agli insorti messinesi. Il giorno dopo, le tre fregate *Amalia*, *Regina* e *Regina Isabella* e le pirofregate *Archimede*, *Ercole*, *Roberto* e *Ruggiero*, assieme al vapore armato *Capri* si diressero alla volta di Palermo per effettuare il blocco del porto. Dopo una tregua di vari mesi, il 28 marzo 1849 vennero riprese le ostilità e una nuova squadra navale – sempre al comando del Cavalcanti – salpò da Napoli verso la Sicilia: 3 fregate a vela (*Amalia*, *Regina* e *Regina Isabella*), 6 pirofregate (*Archimede*, *Ercole*, *Carlo III*, *Roberto*, *Ruggiero* e *Sannita*), 3 avvisi a ruote (*Ferdinando II*, *Miseno* e *Palinuro*), 6 vapori mercantili armati, 8 cannoniere, 5 scorridore e 10 paranzelle armate. Tra il 30 marzo e il 2 aprile, la pirocorvetta *Stromboli* e le pirofregate *Archimede*, *Carlo III* e *Roberto* incrociarono tra Messina e Taormina. Effettuando crociere e varie azioni di fuoco, costrinsero la città di Taormina alla resa. Il 5 aprile tutte le pirofregate, al comando del Lettieri, bordeggiarono tra Acireale e Catania effettuando un feroce cannoneggiamento contro le postazioni degli insorti. Costrinsero, così, anche Catania ad arrendersi il 7. Il giorno dopo, l'*Archimede*, il *Sannita* e il *Guiscardo* – appoggiati dallo *Stromboli* – si presentarono innanzi Augusta, che si arrese. Il 24 aprile metà della squadra navale fu mandata a bordeggiare al largo di Palermo mentre la restanti unità furono inviate a Licata, da dove potevano meglio sostenere le truppe regie che muovevano verso l'interno dell'isola. Pochi

¹⁷⁴ *Ivi*, p. 123.

giorni dopo, anche Palermo si arrese¹⁷⁵. Era la vittoria. Ma si sarebbe rivelata una vittoria di Pirro.

Come abbiamo detto, la campagna adriatica è il vero punto di svolta nella storia della Marina di Napoli. Anche se dal punto di vista propriamente militare si era conclusa con un nulla di fatto, le conseguenze furono di straordinaria importanza. Conseguenze che, anche se non furono immediatamente visibili, maturarono i loro effetti nel corso del decennio 1850-60. Il primo aspetto su cui vale la pena soffermarsi è l'incontro tra le più potenti marine italiane, la sarda e la napoletana. La presenza della Marina sarda nell'Adriatico – se dal punto di vista dell'apporto militare fu quasi secondario rispetto a quella borbonica – ebbe un importante effetto, quello di instaurare

il progressivo affiatamento con le marinerie di altri stati della penisola [...] soprattutto la flotta borbonica [...] sicché nacque [...] una cooperazione navale [...] che prefigurò quello che si sarebbe poi verificato con il progredire dell'unificazione della penisola¹⁷⁶.

Questo permise di mettere a contatto l'ufficialità delle due marine, e quanto questo sia importante lo si vedrà durante l'estate del 1860. Il secondo aspetto da tenere in considerazione sono le vicende di due importanti figure di ufficiali di Marina in quel momento. Da un lato c'era Raffaele De Cosa, l'uomo che aveva guidato per la prima volta nella Storia navi napoletane nell'oceano Atlantico sino in Brasile e per questo «gli ufficiali lo obbidivano e veneravano»¹⁷⁷. Dall'altro abbiamo Ruggero Settimo, antico ufficiale di Marina dalla brillante carriera. Costui aveva servito sotto i Borbone anche durante il decennio francese, mentre nel 1848 fu a capo della Sicilia insorta. Ecco come Tina Whitaker lo descrisse, dopo aver avuto modo di incontrarlo:

Born in 1778, he entered the Neapolitan navy, and took an active and brilliant part in the naval combats in which the fleet was engaged, rising rapidly to the rank of admiral. In 1814 he was minister of war, but faithful to the liberal ideas instilled by the british

¹⁷⁵ *Ivi*, pp. 124-128; cfr G. Scichilone (a cura di), *Le marine militari italiane nel 1848*, Tipografia Stato Maggiore Marina, Roma 1948, pp. 57-66 e 74-82.

¹⁷⁶ F. Mezzaluna, *La marina strumento di politica internazionale: dal ducato di Savoia al Regno d'Italia*, in E. Gautier, E. Stumpo (a cura di), *La marina dal Regno sardo al Regno d'Italia*, Ufficio storico della Marina militare, Roma 2009, p. 6.

¹⁷⁷ A.V. Vecchj, *op. cit.*, p. 439.

[aveva conosciuto Bentick], he withdrew into private life at the end of the british occupation of Sicily¹⁷⁸.

Un ufficiale della Marina dagli irreprensibili trascorsi a capo della rivoluzione (ma non fu il solo ufficiale del Corpo a schierarsi coi rivoltosi, si ricordino Salvatore Castiglia e Salvatore D'Amico¹⁷⁹) e la disobbedienza e successivo ritiro del De Cosa ben spiegano non solo la diffidenza dei Borbone verso la loro Marina, ma anche il "trauma" dei giovani ufficiali napoletani che videro cadere in disgrazia due delle figure più importanti del loro Corpo e che avevano ammirato. Furono in sostanza gli stessi Borbone a decretare la fine della loro flotta nel 1848, spegnendo quell'entusiasmo e orgoglio che Ferdinando II aveva in essa accesso in precedenza, «preparandola psicologicamente a divenire preda di uno stato d'animo particolare, simile alla coscienza della propria inutilità»¹⁸⁰. Approfondiremo questo aspetto in un capitolo a parte, ma vale la pena sottolineare come la crisi decennale che si aprì dopo i rivolgimenti del 1848 portò il Regno delle Due Sicilie a scivolare verso un sempre più accentuato isolazionismo diplomatico. Gli anni dal 1850 al 1859, dunque, si posero in marcato contrasto con la prospettiva oceanica che aveva caratterizzato le imprese brasiliane degli anni '40 e che era stata la risposta napoletana proprio a quell'isolamento diplomatico che si cercava di superare. Quanto avvenne alcuni anni dopo ci dà la misura delle conseguenze di questa scelta di Ferdinando di rinchiudersi nell'isolamento diplomatico.

Poco prima della scoppio della guerra in Crimea, il diplomatico francese Anatole Brénier de Renaudière girò l'Italia da Torino a Napoli, ufficialmente a titolo personale. In molti, però, sospettavano fosse venuto a indagare lo stato di cose in Italia e suggerire velatamente agli Stati più legati all'Austria di mutar partito e appoggiarsi invece alla Francia, che per par suo sosteneva le idee liberaleggianti nella penisola. I governi orientati in tal senso negli Stati italiani avrebbero visto Parigi come naturale protettore, al pari dei governi conservatori

¹⁷⁸ T. Whitaker, *Sicily & England. Political and social reminiscences. 1848-1870*, Archibald Constable & Co., London 1907, p. 111.

¹⁷⁹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 1023, 9 novembre 1848, n. 18: Salvatore D'Amico per conto del governo siciliano commissionò in Inghilterra due pirofregate (che in seguito cadute in mano al governo di Napoli furono rinominate *Veloce* e *Fulminante*). Una sua memoria autografa è presente nello stesso fondo *Borbone*, f. 912, 25 agosto 1849.

¹⁸⁰ M. Gabriele, *Da Marsala allo stretto. Aspetti navali della campagna di Sicilia*, Giuffrè, Milano 1961, p. 154.

che invece si rifacevano all'Austria¹⁸¹. A Napoli ci si interrogò su quali fossero i suoi veri intenti: attirare Napoli nell'alleanza anti russa che si andava formando, quella Russia con cui aveva una lunga tradizione di buoni rapporti e che vedeva come suo riferimento politico al pari di Vienna? O in vista di stipulare accordi volti a servirsi del Regno come base navale per la flotta francese da inviare in Mar Nero? L'agitazione prodotta in Italia destava timore in Austria, che pur se nella questione d'Oriente non sosteneva la Russia, neppure aveva preso posizione contro di lei come invece voleva Parigi. Com'è noto, Parigi e Londra giocavano in Italia due partite separate anche se simili negli scopi. Questo è vero tanto a Napoli quanto a Torino. Contrariamente a Napoli, Parigi e Londra erano i due riferimenti di Torino. Di fronte al possibile accordo austro-francese sulla questione d'Oriente, Cavour puntò sull'Inghilterra per evitare che il Regno di Sardegna si ritrovasse schiacciato tra i due imperi. Decise perciò di giocare d'anticipo¹⁸². Londra e Torino entrarono così in trattativa per l'intervento militare di quest'ultima nella futura guerra in Oriente. La scelta di Torino era prettamente politica, non subordinata a esigenze militari¹⁸³. Significava portare nel consesso delle grandi potenze la propria voce, che pur piccola avrebbe permesso a Torino di guadagnare influenza presso i gabinetti amici a danno dell'Austria e ad affermarsi in Italia quale riferimento di tutte le forze liberali e nazionali. Usando le parole di Guiche, diplomatico francese a Torino, sul tema della guerra in Oriente «la neutralità assoluta non è possibile: direi persino che non mi sembra molto politica»¹⁸⁴.

Che ciò fosse vero lo dimostra proprio la decisione di Napoli, che non solo si mantenne ostinatamente neutrale ma anzi mantenne un atteggiamento di informale simpatia per la Russia. Una mossa che le costò l'isolamento diplomatico, pagato di lì a 5 anni con la fine del Regno¹⁸⁵. Cavour stesso disse in un discorso al Parlamento che la neutralità in quella guerra sarebbe stata solo apparente, in quanto sarebbe stata nei fatti una segreta alleanza con la Russia, cosa che

¹⁸¹ F. Valsecchi, *Il Risorgimento e l'Europa. L'alleanza di Crimea*, Vallecchi, Firenze 1968, pp. 303-307.

¹⁸² *Ivi*, p. 411: Quando poi l'Austria aderisce alle potenze occidentali, fu chiaro quale fosse il suo gioco: isolare il Piemonte dal punto di vista internazionale. Il ministero e Cavour a questo punto premono affinché si entri nel conflitto: «Pensare che il Piemonte scenderà in campo con le grandi nazioni d'Europa e potrà levar libera la sua voce; pensare che potrà aver seggio e parole nella conferenza di pace». Sia Londra che Parigi tenevano all'alleanza piemontese: Londra per compensare la sua inferiorità militare terrestre, Parigi per bilanciare la conservatrice Austria con la liberale Torino.

¹⁸³ *Ivi*, pp. 353, 365 e 383.

¹⁸⁴ *Ivi*, p. 396.

¹⁸⁵ E. Di Rienzo, *Il Regno delle Due Sicilie e le potenze europee. 1830-1861*, Rubbettino, Sovieria Mannelli 2012.

avrebbe prodotto «l'inimicizia più o meno segreta con Francia e Inghilterra»¹⁸⁶. Era esattamente questa la politica perseguita da Ferdinando II in quel frangente, ed è straordinario come questo discorso di Cavour ne individui così bene anche le sue effettive conseguenze, che tanto negativamente si ripercuoteranno sulle sorti delle Due Sicilie. Giacomo Dina – direttore del giornale torinese «L'Opinione» – a proposito del malvisto intervento piemontese in Crimea scrisse parole che valevano anche per le Due Sicilie: «Un piccolo Stato non può rimaner neutrale, si inimicherebbe due partiti: isolato in guerra, lo diverrebbe anche in pace»¹⁸⁷. È esattamente quel che accadde a Napoli dal 1855 in poi. A questo, poi va aggiunto lo stato di tensione che si viveva nel Regno quell'anno. Nel maggio del 1855 era stata consegnata a Ferdinando, per mano degli incaricati inglesi e francese, una formale richiesta di amnistia e di una riforma della procedura penale. Il netto rifiuto del Sovrano scatenò l'ennesimo braccio di ferro con i gabinetti di Parigi e Londra, sfociato nel definitivo allontanamento da Napoli dei loro rappresentanti ufficiali e seguito da una interminabile scia di polemiche. A questo andava aggiunta la scoperta della congiura di Bentivegna e l'attentato di Agesilao Milano.

È in questo clima incandescente che scoppia l'*affaire* Pisacane, destinato a rivelarsi l'emblema e il moltiplicatore delle tensioni politiche di cui la monarchia era ostaggio. Lo sbarco degli insorti era la conferma di come “l'acqua salata e l'acqua santa” (le frontiere del Regno erano quasi tutte marittime, a esclusione di quella con lo Stato Pontificio) non bastassero più a garantire la sicurezza del Regno. La lunga controversia sulla restituzione del piroscalo *Cagliari* non fece che provocare un nuovo scontro con la diplomazia inglese, conclusasi per di più con l'umiliante pagamento di 3.000 sterline di indennizzo alla Gran Bretagna¹⁸⁸. Dagli stessi problemi, dalle stesse pressioni diplomatiche (pur se per differenti motivi), i destini di Napoli e Torino furono estremamente diversi a causa delle loro differenti politiche e modi di governo. Infatti, mentre Torino ambiva a mantenere e accrescere il ruolo di primo piano nello scenario italiano ritagliatosi nelle vicende del 1848-49 e negli anni immediatamente seguenti¹⁸⁹ – il

¹⁸⁶ F. Valsecchi, *op. cit.*, p. 479.

¹⁸⁷ *Ivi*, p. 461.

¹⁸⁸ The National Archives (TNA), *Foreign Office*, b. 165/128.

¹⁸⁹ F. Valsecchi, *op. cit.*, p. 129: «In Italia, Torino contende a Vienna passo passo il terreno. Si erge a campione delle libertà costituzionali in tutta la penisola. [...] Nelle trattative di pace, ha difeso con le unghie e con i denti la causa dei compromessi e dei fuoriusciti politici, ha spalancato loro le porte, si è offerto come una seconda patria. [...] Gli esuli d'ogni parte d'Italia, accolti come cittadini, gettavano un lievito di vita nuova [...] lombardi e romani, veneti e napoletani e toscani agivano a disgregare la vecchia mentalità municipale, a fonderla nel più vasto crogiuolo italiano».

che la portava giocoforza a perseguire una politica europea e ambiziosa (pur se rischiosa) –, Napoli metteva la proverbiale testa sotto la sabbia, illudendosi di poter rimanere estranea agli eventi che stavano scuotendo l'Europa¹⁹⁰. Non così gli esuli napoletani presenti a Torino, i quali si resero invece perfettamente conto del significato che assumeva la rottura del fronte conservatore austro-russo sulla questione d'Oriente, che poteva portare l'Europa verso una revisione dell'equilibrio sancito coi trattati del 1815. Occorreva agitare di fronte all'Europa una questione napoletana. La rottura delle relazioni diplomatiche fra le potenze occidentali e Ferdinando II facilitò di molto il loro compito, divenendo essi la “vera voce” di Napoli mentre quella del Borbone era soltanto quella del tiranno dei suoi popoli. Quel che non comprese la diplomazia napoletana, ben lo compresero gli esuli che – in conformità delle nuove direttive della politica generale europea – ripresero la lotta e si mossero in un'unica direzione: screditare i Borbone. Il gioco riuscì, visto che dopo la Conferenza di Parigi del 1856 «le nuove direttive della politica estera europea hanno portato al completo isolamento la corona napoletana»¹⁹¹.

Lungo tutto questo capitolo, è più volte emerso il raffronto tra la flotta napoletana e quella sarda come termine di paragone per la politica navale napoletana. È pertanto buona norma delineare una breve storia della Marina sabauda e della politica navale del Regno di Sardegna per comprendere perché Napoli, pur possedendo una illustre tradizione marittima che Torino non poteva di certo vantare, si trova spesso a dover anch'essa seguire le orme della più giovane Marina sarda. Già dai primi anni '20 dell'Ottocento, infatti, il Regno sardo fu molto attivo dal punto di vista geopolitico nel Mediterraneo meridionale e orientale¹⁹², a discapito di Napoli che invece languiva e ritornerà alla carica solo negli anni '30 con Ferdinando II. Oltre a essere quantitativamente inferiore, la Marina sarda si trovò in ritardo – almeno inizialmente – rispetto a quella

¹⁹⁰ S.A. Granata, *op. cit.*, p. 52: negli anni '50 l'establishment napoletano soffre di una “sindrome di accerchiamento”, frutto della consapevolezza «di una rimodulazione degli equilibri internazionali che mette all'angolo la dinastia, minandone la credibilità estera e la stessa tenuta interna. [...] Subito dopo, lo scoppio delle ostilità in Crimea ha ulteriormente aggravato la posizione della dinastia: la guerra ha manifestato una tendenza alla globalizzazione della politica in grado di trasformare un conflitto all'estrema periferia del continente in uno scontro ideologico fra titani, e la monarchia duosiciliana ha scelto di restarne ai margini, prestando il fianco alle accuse di un Piemonte sempre più rampante».

¹⁹¹ R. Moscati, *La crisi finale del Regno delle Due Sicilie*, Atti del XXXVI congresso di Storia del Risorgimento italiano, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Salerno 1957, p. 27; cfr. G. Boeri, P. Crociani, M. Fiorentino, *L'esercito borbonico dal 1830 al 1861*, tomo I, Stato Maggiore dell'Esercito. Ufficio Storico, Roma 1998, p. 34.

¹⁹² E. Gautier, *Viaggi e missioni della Marina del Regno di Sardegna*, in Id., E. Stumpo (a cura di), *op. cit.*, pp. 26-36.

borbonica anche dal punto di vista tecnologico. Oltre ad acquistare macchine in Gran Bretagna, quest'ultima ne produceva anche di proprie nel famoso stabilimento di Pietrarsa¹⁹³. Soprattutto, quanto a dottrina e competenze tecniche, gli ufficiali napoletani erano superiori a quelli sardi¹⁹⁴. Del resto era normale che così fosse, in quanto Ferdinando II fu spinto a ricercare il primato in campo navale per varie ragioni politico-geografiche, vista l'immensa estensione delle coste del suo Regno e i continui tumulti della Sicilia che solo con un'adeguata potenza navale potevano essere domati.

Ma ciò nonostante, il Regno di Sardegna aveva sviluppato in notevole anticipo rispetto al Regno delle Due Sicilie la navigazione nell'Atlantico e sui mari del mondo (con grande giovamento dell'istruzione professionale e delle capacità degli ufficiali e degli equipaggi). Ciò è reso ben chiaro dalla tentata campagna di circumnavigazione del globo del brigantino *Eridano* tra il 1842 e il 1845 al comando del capitano di corvetta Persano, un ufficiale che avrà un ruolo centrale nel 1860¹⁹⁵. Questa campagna navale da sola si svolge in un arco di tempo nel quale si apre e si chiude la fase in cui si colloca il tentativo, da parte di Napoli, di costruire una politica marittima con prospettiva oceanica, mentre invece Torino manteneva unità stazionarie nelle acque della Plata¹⁹⁶. Per quanto riguarda le campagne d'istruzione, mentre la Marina napoletana ne effettuò una sola in acque oceaniche, la Marina sarda ne effettuò diverse. La fregata *Regina* nel 1839 arrivò fino alla Farklands, mentre la corvetta *Aurora* nel 1847 portò gli allievi della Scuola di Marina in campagna d'istruzione nell'Atlantico, arrivando a New York¹⁹⁷. Il modo in cui Napoli cercò di inserirsi nel panorama sudamericano si basava prevalentemente sulla politica matrimoniale, come abbiamo visto. Un metodo decisamente datato e non più corrispondente alle esigenze del tempo. Una politica di penetrazione commerciale precisa, a imitazione di quella piemontese – facilitata e promossa dalla tradizionale presenza nel Sudamerica di operatori commerciali, finanziari e marittimi liguri¹⁹⁸ –, sarebbe

¹⁹³ P. Manuele, *Il naviglio dell'ultima Marina sarda e della prima Marina italiana*, in E. Gautier, E. Stumpo (a cura di), *op. cit.*, pp. 113-114; cfr. ASTo, Sezioni Riunite, *Ministero della Marina*, mazzo 279: due ufficiali sardi, uno dei quali era Persano, vengono inviati a Napoli nel 1842 per studiare l'opificio di Pietrarsa. Da quello studio, essi trassero la conclusione, che poi riferirono al governo, che i cantieri navali napoletani erano di gran lunga superiori a quelli genovesi.

¹⁹⁴ *Ivi*, p. 29.

¹⁹⁵ F.M. Baratelli, *La Marina militare italiana nella vita nazionale (1860-1914)*, Mursia, Milano 1983, p. 24.

¹⁹⁶ *Ibidem*.

¹⁹⁷ *Ivi*, pp. 193-194.

¹⁹⁸ F. Toso, *Il genovese in America Meridionale*, in «Oltreoceano», 2007, vol. 1, pp. 139-145.

stata maggiormente incisiva ed efficace. Ma la politica dinastica era la sola che i Borbone intendessero perseguire, riprendendo una tradizionale politica di famiglia che aveva contraddistinto nel Settecento la casa napoletana. Non così in Piemonte. Dopo il biennio 1848-49, Cavour vide bene i termini della nuova politica italiana ed europea. Decidendo di abbracciarli decretò il definitivo trionfo di Torino su Napoli nell'ormai secolare contesa per la supremazia in Italia tra le due case regnanti dei Borbone e dei Savoia:

un Piemonte ancorato alla tradizione dinastica non è che uno stato di second'ordine, uno dei molti [...]; un Piemonte all'avanguardia del moto liberale è il contraltare dell'Austria in Italia, è l'incarnazione dell'idea nazionale [...] è una potenza, una delle potenze motrici della politica italiana ed europea [...] poiché cessa di essere il Piemonte per divenire l'Italia¹⁹⁹.

Quale fosse la strada da percorrere, risulta chiaro dalle vicende che porteranno in seguito all'unificazione italiana. Non prendiamo qui in considerazione gli sviluppi della Marina sarda sotto Cavour, ma già da questo primo quadro emerge che quella sarda era una marina piccola, sì, ma efficiente che avrebbe avuto una parte importante nelle guerre d'indipendenza. Le Marine militari dei reami di Sardegna e Napoli non si erano più ritrovate a contatto dal giorno della separazione delle loro squadre al blocco di Trieste. Ma ciò nonostante, l'influenza che gli ufficiali sardi ebbero su quelli napoletani negli anni che vanno dal 1850 al 1859 è estremamente importante ai fini della comprensione delle scelte fatte da questi ultimi nell'estate del 1860. Anzitutto, mentre la Marina borbonica si rinchiodava nei porti del Regno per uscirne solo in occasione di brevi navigazioni nelle acque di casa, al contrario la Marina del Re di Sardegna nel decennio 1850-60 migliorò sotto ogni punto di vista. Questo grazie alla dimestichezza che prese con le marine di Francia e Inghilterra durante il soggiorno nel Mar Nero del 1855 e più tardi nuovamente in Adriatico, nel 1859. Cavour puntò moltissimo sul rinnovamento della Marina militare e accolse in questa gli esuli veneti esperti del mestiere di mare e anche gli esuli siciliani, tra cui gli ingegneri navali Luca, Paolo e Salvatore Orlando (palermitani). Questi ultimi lavorarono nei cantieri Ansaldo, presso i quali vi erano anche Francesco Crispi, Giacomo Medici e il barone Natoli di Messina. Frequentava quel posto anche l'ex capitano di vascello nel 1848 in Sicilia Salvatore Castiglia, palermitano anche lui²⁰⁰. Gli inizi furono abbastanza difficili per Cavour che, quando

¹⁹⁹ F. Valsecchi, *op. cit.*, p. 196.

²⁰⁰ A.V. Vecchj, *op. cit.*, pp. 486-488.

assunse il ministero della Marina, trovò «uno stato d'animo depresso per i fatti accaduti alla fine della campagna navale in adriatico»²⁰¹.

La crisi morale non colpì dunque soltanto gli ufficiali napoletani ma anche quelli sardi, che pure non avevano certo subito un trauma paragonabile a quello dei napoletani. Pertanto la sua prima preoccupazione fu di «infondere fiducia e senso di disciplina nella marina ancora in piena crisi, soprattutto morale, dopo i fatti del 1849»²⁰². Cavour era un convinto sostenitore delle novità che in campo navale si stavano sperimentando e affermando in quel momento storico. Addirittura, in una discussione in parlamento affermò che «non si possono nella marina adottare massime così stabili [...] poiché da alcuni anni la marina militare è in via di rapidi progressi, talché si può dire che subisca quasi ogni giorno una rivoluzione»²⁰³. In più, facendo propria la politica marittima portata avanti dal Regno delle Due Sicilie negli anni '30/'40, Cavour sosteneva che «uno Stato piccolo deve seguire i progressi delle arti e della scienza e non cercare di precederli»²⁰⁴. La sua visione differiva invece sulla questione dell'indipendenza tecnologica del Paese, che al contrario era sempre stato il fulcro della politica borbonica. Cavour, contrariamente da quanto fatto a Napoli²⁰⁵, non si curò minimamente di risolvere il problema dei macchinisti stranieri della Marina sarda, che fino all'Unità non ne ebbe mai di propri. Fino alla guerra di Crimea del 1855, la flotta sabauda era sullo stesso piano – se non inferiore – a quella napoletana²⁰⁶ e la sua arretratezza tecnica rispetto alle alleate marine inglese e francese era notevole (solo la fregata *Carlo Alberto* aveva la propulsione a elica²⁰⁷). Il confronto diretto con le due migliori marine del tempo, però, fu per la Marina sabauda

²⁰¹ L. Bracco, *Aspetti della politica navale del Regno di Sardegna dal 1848 al 1857*, tesi di laurea, 1967, Biblioteca Museo del Risorgimento (TO), p. 200.

²⁰² P. Manuele, *Il naviglio dell'ultima Marina sarda e della prima Marina italiana*, in E. Gautier, E. Stumpo (a cura di), *op. cit.*, p. 126.

²⁰³ L. Bracco, *op. cit.*, p. 215.

²⁰⁴ *Ivi*, p. 216.

²⁰⁵ Che nonostante ciò, ancora nel 1851, non aveva completamente sostituito i macchinisti inglesi con propri nazionali. Il 16 agosto 1851 Luigi di Borbone porta in visita presso le strutture cantieristiche della Marina napoletana un ufficiale di fregata austriaco presente in Napoli. Parla poi anche della sigla del contratto con macchinisti inglesi, coi quali ha avuto qualche difficoltà ad accordarsi per le loro mille pretese, cui cedere sarebbe stato di cattivo esempio per i macchinisti napoletani (ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 755).

²⁰⁶ F.M. Baratelli, *op. cit.*, p. 29.

²⁰⁷ L. Bracco, *op. cit.*, p. 251.

feconda di preziosi insegnamenti, anzitutto spirituali e tecnici: instaurò negli uomini l'abitudine a lunghe navigazioni d'insieme; confermò, a fronte delle altre marine, la deficienza di armamento, tenuta del mare e manovrabilità delle pirofregate a ruote; ribadì la validità delle corazzate, propuginate in Francia da Napoleone III²⁰⁸.

Forgiati da questa esperienza, gli ufficiali sardi presero coscienza delle necessità di quelle profonde innovazioni che Cavour sosteneva. Venne così definitivamente avviato quel processo di trasformazione che rivoluzionò del tutto la Marina sabauda e invertì i rapporti di forza prima esistenti tra la flotta napoletana e quella sarda. Nel 1859 vediamo infatti che la Marina sarda si era dotata di 4 nuove pirofregate, di cui due a elica – le già citate *Carlo Alberto* (al comando del Persano) e *Vittorio Emanuele* – ottenendo così un distacco tecnologico rispetto alla flotta del Regno delle Due Sicilie che, nonostante durò solo un anno (nell'estate del 1860 entrò in servizio la pirofregata a elica *Borbone*), fu raggiunto in un momento decisivo. Le due navi parteciparono alla campagna adriatica del 1859, assieme alle pirocorvette *Governolo* e *Malfatano* e all'avviso *Authion*. Queste ragioni, assieme alla decisione di Napoli di chiudersi nell'isolazionismo diplomatico, ebbero un altro risvolto che, anche in questo caso, giocò a vantaggio di Cavour e del Piemonte. La Gran Bretagna scelse il Regno di Sardegna come punto di appoggio mediterraneo invece del tradizionale rapporto con Napoli, che risaliva alla prima guerra di coalizione contro la Francia rivoluzionaria. E ciò sia per l'isolamento sempre più marcato di Napoli, sia anche per le precedenti tensioni sulla questione degli zolfi siciliani, che in verità nascondevano il conflitto ben più marcato tra libertà di commercio propugnata da Londra e la rigida regolazione dello stesso invocata invece da Napoli. Pertanto la strategia britannica fu di puntare sul Piemonte quale utile alleato nel proseguimento della strategia di supremazia nel Mediterraneo a discapito della Francia. Questo permise a Cavour di allacciare saldi rapporti con le due potenze, mentre Ferdinando prima e suo figlio Francesco poi si appoggiarono alla declinante potenza asburgica, una scelta che nella lotta diplomatica del 1860 si rivelò essere perdente.

Gli ufficiali sardi e napoletani si ritrovarono a diretto contatto proprio in occasione della campagna adriatica del 1859 cui si è accennato. Durante la seconda guerra d'indipendenza infatti, che pure fu prettamente terrestre, una squadra navale sarda (pirofregate *Carlo Alberto*, *Governolo*, *Vittorio Emanuele*, pirocorvette *Authion* e *Malfatano*) diresse da Genova verso Venezia. Il 22 giugno questa sostò a Messina per rifornirsi di carbone. Per la prima volta dopo

²⁰⁸ F.M. Baratelli, *op. cit.*, p. 41.

anni, ufficiali sardi e napoletani si ritrovavano a diretto contatto. Ma rispetto al 1848 la situazione era ben diversa e i primi, evidenti segnali di malumore dei napoletani iniziano a trasparire:

lo stazionario napoletano volle salutare anch'esso con il cannone l'insegna di Tholosano [...] mentre i suoi ufficiali, come gli altri sulle navi stazionarie a Palermo e Napoli – tutt'ora in lutto per la morte di Ferdinando II – invidiavano i colleghi sardi che andavano a battersi perché in molti di essi era vivo il ricordo d'aver partecipato entusiasticamente nel 1848, sia pure per breve tempo, alla prima guerra per l'indipendenza [...]. Anche la popolazione messinese partecipava a questi sentimenti di solidarietà e ne dette prova allorché Tholosano con alcuni ufficiali pose piede sulla banchina del porto. Una folla di cittadini lo accolse entusiasticamente gridando Viva Vittorio Emanuele, Viva l'Italia nonostante la presenza della polizia, che operò numerosi arresti²⁰⁹.

Non che prima di quel momento fossero mancanti degli imbarazzi o degli incidenti. Nel marzo 1858 il conte d'Aquila riferì al fratello «Essendo venuto in Napoli con incarico governativo il capitano di fregata sardo Rovana di Sabbione, se domanda vedere gli arsenali, che debbo fare e che dire?»²¹⁰. Evidentemente Luigi non era troppo entusiasta all'idea di mostrare a un ufficiale della Marina rivale le strutture napoletane, ma il Re autorizzò l'ufficiale sardo a visitare regolarmente gli stabilimenti. L'ufficiale era accompagnato peraltro dal capitano Di Brocchetti, in seguito passato dalla parte dei piemontesi. Lo stesso mese, poi, sempre Luigi informò Ferdinando che in Accademia di Marina c'era stato quello che lui definì «un movimento insurrezionale» da parte di alcuni allievi contro i loro superiori²¹¹. Non viene fatto cenno alcuno circa le cause di questa rivolta, ma possiamo supporre che sia in qualche modo collegabile con il sentimento di disagio e frustrazione che il Corpo ufficiali della Marina viveva.

Inizialmente, però, non pareva affatto certo che la Marina sarda avrebbe partecipato alle operazioni belliche contro l'Austria. In un opuscolo anonimo pubblicato durante i preparativi per la guerra contro l'Impero degli Asburgo, si richiedeva che sforzi maggiori venissero fatti per incrementare le forze della Marina, in vista della necessità di «fare ogni sforzo per occupare l'Adriatico» e «distruggere la squadra austriaca», obiettivo questo mancato nel 1848²¹². Un

²⁰⁹ AA.VV., Ministero della Marina, *Le cronache navali dell'anno 1859*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 1931, pp. 48-49.

²¹⁰ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 755, 3 marzo 1858.

²¹¹ *Ivi*, 9 marzo 1858.

²¹² *Importanza della Marineria Militare in una guerra contro l'Austria*, Genova 1859, p. 11.

altro opuscolo coevo²¹³ – anch'esso anonimo – mostra invece una grave insofferenza verso l'inoperosità cui era costretta la Marina, nonostante i 60 milioni di lire spesi per ammodernarla. È però da specificare che l'inoperosità di cui si parla era relativa alla sola guerra imminente. Se consideriamo pertanto la decennale inattività della Marina napoletana, è assolutamente sensato affermare che simili (e ben più radicati) sentimenti di frustrazione dovevano nutrire gli ufficiali del Borbone. Pertanto questo sentimento condiviso può aver giocato un ruolo nell'avvicinare gli ufficiali napoletani al Regno sardo, soprattutto dopo esservi venuti nuovamente a diretto contatto. Gli ufficiali delle Marine di Napoli e Sardegna infatti, pur se avevano differenti ideali e concezioni di vita, «sul mare venivano a contatto tra di loro con maggiore frequenza ed intensità di quanto poteva avvenire per gli eserciti di terra»²¹⁴. Il sentimento di frustrazione nel vedere i loro colleghi sardi imbarcarsi in imprese navali ambiziose o al fianco delle grandi Marine europee mentre loro rimanevano fermi nelle acque metropolitane deve essersi accresciuto col tempo, esplodendo poi nell'estate del '60. Perché, del resto, una Marina costituita da un complesso di navi poderoso e ben armato avrebbe dovuto crollare così, quasi d'un colpo? I motivi sono vari e profondi e li analizzeremo attentamente in seguito. Tuttavia, è il caso di far riferimento al giudizio che diede Baratelli, il quale indicò tutta una serie di tracce e sentieri di ricerca che sono poi gli stessi che hanno guidato questo lavoro:

Gli ufficiali anziani erano, salvo qualche eccezione, vecchi ed inetti. Gli ufficiali giovani erano tutti “liberali”, nel senso che allora questa parola, nei regni più retrivi, implicava. In questo contrasto spirituale, di fondo, tra due generazioni la disciplina si era gradatamente allentata ed era divenuta debolissima. Le esperienze del recente passato, alternativamente rivoluzionario e reazionario, avevano avuto il loro immancabile peso [...]. Nello specifico caso della marina napoletana del 1860, sta di fatto che gli ufficiali di carriera non furono insensibili alla forza di attrazione esercitata dal governo sardo [...]. Ma a monte [...] stavano negli ufficiali, rappresentanti la classe colta ed evoluta, anche e soprattutto motivi ideali ben più vasti e sentiti: l'esempio delle endemiche ribellioni della Sicilia [...] il profondo travaglio delle coscienze [...] tra la lealtà alla patria ristretta e quella alla patria italiana [...]. Nei marinai invece [...] legati alla particolare tradizione del loro stato e del loro re, poté prevalere un sentimento diverso²¹⁵.

²¹³ *Perché non si arma la Marina Militare?*, Torino 1859.

²¹⁴ F.M. Baratelli, *op. cit.*, p. 55.

²¹⁵ *Ivi*, pp. 55-56

La scelta di Ferdinando II di abbandonare la competizione geopolitica per rinchiudersi all'interno delle frontiere del Regno si tradusse, ovviamente, anche in una diversa redistribuzione dei fondi a Esercito e Marina. La disparità era certo precedente, ma nel decennio 1849-59 assunse dimensioni rilevanti. Prendendo ad esempio il triennio 1853-55, per la Marina si spesero annualmente solo 2 milioni di ducati. Per l'Esercito vi fu al contrario una crescita costante: 11.496.686 nel 1853, 12.004.400 nel 1854, per poi ritornare più o meno ai livelli precedenti nel 1855, con 11.508.200²¹⁶. Per l'Esercito, insomma, si spendeva sei volte di più. Un paradosso per un Regno composto da un'isola e da una penisola, con una sola frontiera terrestre da cui non proveniva alcuna minaccia e che non aveva ambizioni di conquista.

Non bisogna però credere che Ferdinando trascurò di accrescere la sua Marina anche in questo periodo. Fu negli anni '50 che furono portati a termine i lavori di costruzione del Bacino di Raddobbo in muratura nel porto di Napoli, il primo del genere in Italia assieme a quello coevo realizzato a Genova. Vennero costruite nuove unità a vapore come le pirofregate *Torquato Tasso* ed *Ettore Fieramosca*, prima nave da guerra napoletana a essere stata costruita interamente nel Regno, compreso il motore realizzato a Pietrarsa. Ciò testimonia i buoni livelli qualitativi raggiunti nella produzione dell'opificio²¹⁷. Dopo oltre un ventennio di esperienza fatta con la costruzione di navi a vapore con propulsione a ruote, anche la Marina borbonica il 1° agosto del 1857 (in ritardo quindi rispetto alla sarda) impostò sullo scalo del cantiere di Castellammare di Stabia lo scafo di una grossa fregata a vapore con propulsione a elica. Era tuttavia già dal 1852 che Luigi di Borbone, dopo aver soggiornato a Londra con la moglie per alcuni mesi, insisteva con il fratello circa le potenzialità delle unità navali a elica e sulla necessità di mettersi in pari con la rivale Marina sabauda:

Per riguardo alla Marina ho fatto uno studio esatto sì per riguardo a bastimenti ad elica che per la maniera di applicarla a già costruiti per essere essenzialmente a vela: mi auguro di poter portare al mio ritorno un ragguaglio più che esatto di su i sistemi differenti su i vantaggi e svantaggi loro risultati, spese per l'oggetto, copiando di diversi costruttori, esperimenti fatti dalla marina inglese, loro divisamenti e finalmente le mie troppo deboli idee.

Si soffermava anche sull'inutilità della conversione dei velieri alla propulsione a elica, in quanto troppo costosa e di scarsi risultati, dato che provocava lo

²¹⁶ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 905. Relazione senza riferimenti.

²¹⁷ A. Formicola, C. Romano, *op. cit.*, p. 150.

sformamento delle linee della nave (cosa che succederà appunto col *Monarca*). Molto meglio sarebbe stato

far fare due fregate grosse ad elica costruendole almeno una qui se non tutte e due che a mio vedere sarebbe più economico e sbrigativo [...] e così avere perfetto il lavoro e non rimanere indietro a Genovesi i quali hanno fatto costruire qui due di queste fregate magnifiche. Invece noi potremmo farle fare [...] superiori alle loro ed avere i due vascelli addippiù di loro. [...] Egualmente per i carboni ho preso tutte le informazioni e potremo avere buono carbone²¹⁸.

Nel corso del suo soggiorno aveva inoltre conosciuto un ingegnere navale dal quale aveva avuto dei progetti per la costruzione di queste unità e che voleva mostrare al fratello. Forse furono proprio questi i progetti che servirono da base per l'impostazione della *Borbone*. Per realizzarla si incontrarono comunque molte difficoltà di carattere tecnico-logistico, tanto che scese in mare solo nell'agosto del 1860. Questa unità fu il bastimento da guerra più moderno e meglio riuscito che il Genio Marittimo napoletano abbia prodotto²¹⁹. Tutte queste operazioni furono abilmente propagandate in tutta Italia e in Europa dalla diplomazia borbonica, quasi che il Regno delle Due Sicilie volesse, tramite l'esaltazione delle proprie potenzialità e capacità, ammonire gli altri Stati sulla propria forza. Ma che le ambizioni della Marina borbonica fossero state drasticamente ridotte lo testimonia una crociera d'istruzione del 1852²²⁰ e un paragone col viaggio dell'*Urania* di quasi 10 anni prima ci mostra il perché.

Mentre la fregata *Urania* aveva solcato l'oceano e si era a lungo trattenuta nei porti e nelle nazioni guida nel settore tecnico-industriale e navale, il brigantino *Valoroso* navigò nel solo Mediterraneo orientale toccando le più arretrate terre del Levante (Regno di Grecia, Impero Ottomano). Inoltre, mentre nel 1844 meta dei giovani ufficiali erano fabbriche, industrie e quanto di più moderno potesse trovarsi in modo da curarne la formazione tecnico-professionale, gli ufficiali del 1852 andarono a visitare antichità e rovine classiche. E se le escursioni del 1844 avevano previsto la visita ai più moderni ritrovati della tecnica costruiti nei giovani Stati Uniti, nel caso del viaggio del *Valoroso* la visita degli ufficiali riguardò i luoghi santi in Palestina. La semplice impostazione di questo viaggio, dunque, testimonia la drammatica chiusura del Regno in sé

²¹⁸ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 755, 29 aprile 1852.

²¹⁹ A. Formicola, C. Romano, *op. cit.*, p. 126.

²²⁰ G. Vicuña, *Pochi ricordi sul viaggio del Valoroso nel Levante nell'anno 1852*, a cura di Vladimiro Valerio, Voyage Pittoresque, Napoli 2012.

stesso e la stagnazione culturale e tecnica che per dieci anni paralizzò la Marina napoletana. Solo verso la fine del Regno si ricominciò a fare qualcosa. Da un bilancio discusso il 7 gennaio 1860, risulta che lo stanziamento previsto per la Marina quell'anno era di 3 milioni di ducati. Era infatti in programma un radicale rinnovamento della flotta. Questa, a causa dell'isolamento decennale e del progressivo invecchiamento, aveva rapidamente perso terreno rispetto a quella sarda. Si approvarono allora i lavori per trasformare il vascello *Vesuvio* in un pirovascello a elica, col motore a elica già in costruzione a Pietrarsa e la fine dei lavori prevista per il 1 luglio 1861. Si autorizzarono anche i lavori per rimettere a nuovo la pirofregata *Guiscardo* e raddobbare le pirofregate *Ruggiero* e *Sannita*. Si stabilì la vendita del vecchio pacchetto a vapore *Ferdinando II*, conservandone però il motore da montare su un nuovo bastimento oppure su una cannoniera a elica. Si commissionarono vari strumenti per il cambio macchine e la manutenzione in Inghilterra. Venne previsto il raddobbo di due cannoniere bombardiere e la vendita di tutto il naviglio sottile in cattivo stato. Si rinnovò così l'ordine di far costruire paranzelli, cui erano destinati 30 cannoni da 30. Si ordinò la costruzione di nuove caldaie per la pirofregata *Fulminante*. Si decise di vendere i pacchetti a vapore *Palinuro* e *Miseno* e di far costruire motori a elica in Pietrarsa. Il varo del pirovascello a elica *Monarca* (riattato) e della pirofregata *Borbone* era previsto per dicembre 1860, mentre si impostava una seconda fregata a elica – la *Farnese* – che avrebbe dovuto essere pronta per dicembre 1861. Per fare economia si decise di riutilizzare i materiali provenienti dalle vecchie unità a vela *Urania*, *Etna* e *Isabella*, mentre si mostravano dubbi sul destino del brigantino *Principe Carlo*. Furono invece ordinati gli accomodi immediati della pirofregata *Archimede* e in più si stabiliva la «necessità di commissionare all'estero qualche legno»²²¹.

Ma questo programma di rinnovamento per cercare di rimettere al passo la Marina napoletana con quelle europee arrivava in ritardo: nell'estate di quello stesso anno, Garibaldi avrebbe messo la parola fine alla storia del Regno delle Due Sicilie. Col senno di poi, può dirsi che di altro non si era trattato se non di tentativi di dissuadere chiunque dall'intromettersi nei propri affari e non di una politica di egemonia regionale. Proprio qui sta la differenza sostanziale tra la politica di Cavour e quella del Sovrano borbonico. Mentre il primo puntava sul radicale rinnovamento della Marina per farle giocare un ruolo di primo piano nella geopolitica mediterranea, Ferdinando II (e poi Francesco II) perseguiva ormai il solo scopo di una completa autonomia in vista della sorveglianza delle

²²¹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 910, 7 gennaio 1860.

coste del suo Regno, nel vano tentativo di renderlo immune a qualsiasi contatto con le idee liberali che si andavano diffondendo in tutto il continente.

Questo è un punto molto importante: la chiusura alle idee che circolavano in Europa impedì anche alla Marina del Regno di adeguare il proprio pensiero navale e strategico. La formazione dei quadri superiori della Marina non era infatti solo una questione di formazione del personale, ma anche di elaborazione intellettuale. Se la spinta alla costruzione di una Marina moderna derivava da necessità di politica estera, le stesse sono il prodotto di una lettura della situazione geostrategica del Paese, frutto di una complessa elaborazione istituzionale portata avanti dal Corpo ufficiali. Quest'ultimo, prendendo in esame il contesto politico, economico e culturale del Paese, avrebbe dovuto ideare una strategia di costruzione di un potere marittimo inteso non solo come potere navale ma anche riguardo le funzioni "civili" del mare, primo fra tutti il commercio. Ma per poter fare ciò sarebbe stato necessario instaurare un dialogo diretto col Sovrano, in modo da supportare la loro visione dei problemi internazionali del Regno e assicurarsi le risorse necessarie allo sviluppo delle prospettive navali. Un dialogo che, per l'appunto, non esisteva a causa della mancanza di volontà del Sovrano. Il portavoce ufficiale del Corpo presso il re, Luigi di Borbone, tentò a più riprese di instaurare un qualche tipo di canale di comunicazione, ma inutilmente. Questo "invecchiamento" del pensiero navale, unito ai rapidi progressi tecnici, portò la Marina napoletana dall'essere la più moderna forza navale italiana a diventare obsoleta nel giro di dieci anni. In generale si può dire che il Re e i suoi ministri – pur elaborando gli strumenti propri del potere navale – non riuscirono mai a far interagire questi strumenti con l'economia del Regno, mancando quindi l'obiettivo di creare un potere marittimo napoletano.

La Marina e l'Esercito: aspetti diversi di una stessa crisi

Va a questo punto fatto un confronto con la crisi che si stava verificando nell'Esercito. Esattamente come quella vissuta dalla Marina, correva lungo la spaccatura tra ufficiali e soldati. Che le truppe si mantenessero fedeli al Re era normale: Ferdinando II aveva dato molti benefici al Corpo di alti e bassi ufficiali e alle loro famiglie, così come ai soldati. Questa politica di favori serviva a vincolarli maggiormente alla carriera militare e, di conseguenza, alla dinastia. Inoltre la possibilità di sottrarsi alla leva militare mediante l'esborso di una determinata somma (molto alta), faceva sì che a poterlo fare fossero solo

gli appartenenti alle classi abbienti, per cui queste sfuggivano completamente al servizio di leva che gravava tutto, anche in considerazione delle altre esclusioni previste e che riguardavano elementi appartenenti a professioni intellettuali, sui contadini²²².

Questo fece sì che la classe dirigente del Regno non vide mai l'arruolamento nell'Esercito come servizio alla propria patria, bensì come un onere da lasciare ai "cafoni". Inoltre, non si può dire vi fosse una casta militare nobile che costituisse il nucleo dei quadri dell'Esercito fedeli al Re, poiché per le stesse ragioni anche la nobiltà mal sopportava il servizio militare. Non a caso, solo 1/3 degli ufficiali proveniva dalla Nunziatella. Tutti i restanti 2/3 provenivano dalla promozione dei sottoufficiali più meritevoli. Molti di questi provenivano dai ranghi della borghesia, il che non poteva non ripercuotersi sul Corpo ufficiali e sottoufficiali dell'Esercito in quanto «erano legati a questa borghesia, che faceva loro intendere come, anche con un cambiamento di regime, le loro carriere sarebbero proseguite nell'esercito dell'Italia unita»²²³. Inoltre, quegli ufficiali provenienti dalla Nunziatella venivano da un ambiente dove avevano insegnato

ufficiali e professori assai sensibili alle nuove idee di nazionalità e di liberalismo, idee che filtravano poi negli allievi attraverso il loro insegnamento. [...] E che le loro lezioni, i loro insegnamenti fossero entusiasticamente recepiti da una parte, almeno, degli allievi è dimostrato dalle figure di eminenti patrioti usciti in quegli anni dalla Nunziatella, come Carlo Pisacane, Girolamo Ulloa, Enrico Cosenz, Luigi e Carlo Mezzacapo²²⁴.

Alla questione della formazione, va aggiunta la non meno importante questione economica. Gli stipendi degli ufficiali – specie di quelli dei gradi minori – erano modesti se si considera la posizione sociale occupata dall'ufficialità. In proporzione stavano meglio i soldati che ricevevano giornalmente 5 grani, pane, carne e maccheroni²²⁵. Ora, mettiamo questi dati a confronto con quelli della Marina.

Come i loro colleghi dell'Esercito, anche gli ufficiali di Marina non ricevevano stipendi da capogiro²²⁶. Erano soprattutto i tenenti di vascello a essere esposti in particolar modo alle spese impreviste e a dover, per questo, ricorrere

²²² T. Argiolas, *Storia dell'esercito borbonico*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1970, p. 71.

²²³ G. Boeri, P. Crociani, M. Fiorentino, *op. cit.*, p. 56.

²²⁴ *Ivi*, pp. 120-121.

²²⁵ T. Argiolas, *op. cit.*, p. 105; cfr. G. Boeri, P. Crociani, M. Fiorentino, *op. cit.*, pp. 147-148.

²²⁶ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 905: nello stato discusso del 1853, per l'intero Corpo ufficiali di Marina attivi è prevista una spesa in paghe di appena 79.935 ducati (più 19.289 di spese eventuali)

spesso a suppliche al Sovrano per ricevere sussidi, quasi sempre accordati²²⁷. Vediamone un caso specifico. Il 9 gennaio 1857 il Re accordava alla vedova del tenente di vascello Antonio Maseo 16 ducati al mese quale pensione di grazia – oltre a 8 ducati mensili per le due figlie di 6 e 2 anni – fino a quando non avessero ottenuto la piazza franca in un educando femminile (ottennero in più anche 60 ducati per il lutto il 14 gennaio). Il Maseo aveva 16 anni, 4 mesi e 7 giorni di servizio attivo. Ma contando anche l'aumento del “monte ore” per il tempo passato imbarcato, arrivava a 20 anni. La legge del 6 settembre 1816 stabiliva che la vedova di un ufficiale morto per incidente in servizio dovesse avere un terzo del soldo del defunto se questo avesse accumulato 20 anni di servizio, solo un sesto se quel limite non era stato raggiunto²²⁸. Dando per buono quanto dice il rapporto, dobbiamo credere che il soldo di un tenente di vascello fosse di 48 ducati mensili. Certamente dovevano esserci degli aumenti di soldo quando questi ufficiali si imbarcavano – dato che persino gli ufficiali sedentanei impiegati nel ministero di Guerra e Marina percepivano 50 ducati mensili più altre retribuzioni²²⁹. Aumenti di soldo dovevano essere previsti anche per il Corpo di Pilotaggio²³⁰ (che erano i sottoufficiali che uscivano dalla Scuola degli Allievi Marinari) in caso d'imbarco. Ciò non toglie che lo stipendio degli ufficiali non fosse così elevato come si sarebbe indotti a pensare, visto che persino i gradi più alti dovevano ricorrere talvolta a supplicare il Re di dar loro un sussidio extra²³¹.

e, addirittura, nei due anni successivi, ci fu una flessione degli stipendi degli ufficiali, che passarono da una voce di 79.935 ducati a 77.456 (più 20.544 di spese eventuali).

²²⁷ *Ivi*, f. 909, anni 1857/1859.

²²⁸ *Ivi*, f. 908, 9 gennaio 1857.

²²⁹ *Ivi*, 25 luglio 1859: un ufficiale di prima classe del primo rango del ministero di Marina percepiva un soldo di 50 ducati, più una differenza d'averi di 30 ducati e un gasto segreto di 12, per un totale di 92 ducati. Possiamo stimare che anche gli ufficiali attivi godessero di stipendi simili, forse maggiori quando erano imbarcati.

²³⁰ *Ivi*. Con decreto del 13 maggio 1844, Ferdinando II aveva stabilito che il Corpo di pilotaggio fosse composto da 100 individui, 16 di 1° grado, 32 di 2° e 52 di 3°, aumentati con decreto del 13 aprile 1851 a 120, rispettivamente 26 di 1° grado, 40 di 2° e 60 di 3°. Le rispettive retribuzioni erano di 30 ducati (+ 18 quando imbarcati), 20 ducati (+ 9 ducati quando imbarcati) e 15 ducati (+ 6 quando imbarcati). I piloti graduati ufficiali ricevevano, quando imbarcati, un domestico (pagato 8 ducati al mese quando erano al comando della nave, 7 quando non lo erano), quando al comando di battelli a vapore ricevevano un aumento di 10 ducati (il primo pilota) e 18 ducati (il secondo e il terzo pilota, che se imbarcati quali primi piloti in mancanza di questi ricevevano un aumento di 15 ducati). I piloti di ogni grado che stavano a terra, ricevevano una razione di viveri pari a 10 grana. Per un elenco dei primi piloti attivi dal 1856 al 1860, si veda l'Appendice Documentaria.

²³¹ *Ivi*, 28 febbraio 1856: il capitano di fregata Antonio Vitagliano chiede un soccorso economico al Re, che gli accorda 80 ducati.

Come per il caso degli ufficiali dell' Esercito, più alto era il grado e maggiore erano i costi della posizione sociale che si dovevano sostenere. Considerando che un retroammiraglio percepiva 135 ducati di soldo mensile (più un soprassoldo occasionale di 40 ducati e 24 ducati da destinare all'alloggio e al mobilio) e che un viceammiraglio percepiva invece 200 ducati di soldo mensile (più un soprassoldo di 50 ducati e altri 40 per le spese di alloggio e mobilio)²³², vediamo un caso particolare, quello occorso a Raffaele De Cosa. Il 12 novembre 1847 la baronessa De Cosa richiese e ottenne dal Re un anticipo di 2.000 ducati (scaricabili da ¼ del soldo del marito, brigadiere di Marina) per far fronte ad alcune «critiche circostanze», ovvero alcune obbligazioni – i cui interessi erano piuttosto gravosi – contratte «per far fronte alle svariate disgrazie di famiglia». Ma per quale ragione il De Cosa aveva dovuto indebitarsi così tanto? Fu tutta colpa di un matrimonio. Infatti, in occasione del matrimonio di sua figlia col capitano Cesare Martinez, supplicò e ottenne dal Re il prestito di 1.000 ducati «per far fronte alle svariate spese del medesimo». Per ripagare tale prestito aveva una ritenuta sul soldo di 20 ducati mensili. Tuttavia la somma si rivelò insufficiente alle spese del matrimonio, pertanto dovette contrarre alcuni debiti «gravosi per interessi, e per disconti mensili insopportabili per soldo che gode, unico suo retaggio a sostenere la sua numerosa famiglia»²³³.

Questa piccola disavventura mostra molto bene quei costi di mantenimento della propria posizione sociale di cui abbiamo detto, che nel caso specifico erano ulteriormente aggravati dal rango nobiliare della famiglia. La stessa logica che prevedeva “munifiche largizioni” alla bassa forza per maggiormente legarla alla dinastia, quindi, veniva applicata anche agli ufficiali. Lo stesso procedimento produsse però effetti diversi per ovvie ragioni: se il marinaio vedeva soddisfatte tutte le sue necessità dal Re, considerando che le sole alternative che aveva non gli consentivano di soddisfarle altrettanto bene, era ovvio che questi vedesse la dinastia come tutrice del suo benessere. Di contro, l'ufficiale non poteva non considerare questa continua “dipendenza” dal Re come di per sé degradante. A questo andava ad aggiungersi l'impossibilità di carriera in una Marina immobile nei porti o impegnata in viaggi che non andavano al di là delle consuete rotte nei mari italiani.

²³² *Ivi*, f. 912, s.d., n. 10.

²³³ *Ivi*, 15 marzo/28 luglio/12 novembre 1847; cfr. *ivi*, 1 ottobre 1851: era vero che per le famiglie degli ufficiali il loro stipendio fosse spesso l'unica fonte di reddito, visto quanto accadde alla famiglia del defunto capitano di vascello Luigi Richelmi, cui il Re concede 3 ducati a testa alle tre figlie a causa dello «stato infelice in cui è ridotta la superstita famiglia».

Tutto il Corpo ufficiali, dall'ammiraglio all'ultimo dei piloti, proveniva da scuole e accademie estremamente professionalizzanti²³⁴. In particolare, i quadri superiori provenivano tutti dall'Accademia di Marina, che negli anni in cui gli ufficiali, di cui avremo modo di parlare in seguito, si formavano venne significativamente accorpata alla Nunziatella per quasi 5 anni. Questo rende manifesto come quegli ufficiali si siano formati in quel clima culturale che abbiamo prima descritto. È, quindi, abbastanza plausibile ipotizzare che questo sia uno dei possibili motivi per il quale i quadri della Marina, a differenza dell'Esercito, scelsero quasi in blocco la via della patria italiana rispetto a quella napoletana. Tra quanti studiarono alla Nunziatella negli anni '40 si trovano nomi estremamente significativi: Luigi Matteo Civita, Federico Martini, Ruggiero Vitagliano, Marino Caracciolo, Guglielmo Acton, Edoardo D'Amico, Cristoforo Manzi, Giovanni D'Ayala, Emanuele Pucci, Guglielmo Cardona, Roberto Pucci, Carlo Pucci, Amilcare De Roberto, Francesco Vicuna, Giuseppe De Franciscis, Filippo Piscicelli, Antonio Imbert, Pietro Ventopane, Francesco Migliaccio²³⁵. Era del resto dal 1835 che la collaborazione tra i due istituti militari dell'Accademia e della Nunziatella andava avanti²³⁶.

La divisione tra ufficiali e marinai si può spiegare anche così, essendo questi ultimi di vedute (e di formazione) assai più ristrette e legati al Re per le medesime ragioni dei soldati. Quei marinai, insomma, vedevano il Re come garante della loro stabilità economica. I marinai "in pianta fissa" erano retribuiti dallo Stato e temevano di perdere il proprio mezzo di sostentamento, certo più stabile e meno stentato di quello che potevano avere sui bastimenti mercantili o pescherecci²³⁷. Inoltre, dall'analisi dei memorandum che giungevano sulla scrivania del Re, si evince come a beneficiare del favore sovrano fossero soprattutto gli

²³⁴ Basti vedere quanto prevedeva il *Regolamento per la Scuola degli Alunni Marinari* del 1843, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli: lezioni di aritmetica pratica, calligrafia, rudimenti di lingua italiana, geografia, disegno di figura, navigazione per stima e altura, esercizi di problemi astronomico-nautici, disegno topografico e idrografico ecc. E questo era il percorso per quanti dovevano divenire sottoufficiali (piloti)! Maggiori informazioni nell'Appendice documentaria; cfr. M.R. Enea, R. Gatto, *Matematica e marineria. Accademia e Scuole di Marina nel Regno di Napoli*, Città del sole Edizioni, Reggio Calabria 2013, pp. 145-148.

²³⁵ R. Majolo, *op. cit.*, p. 78.

²³⁶ *Ivi*, pp. 89-91.

²³⁷ Tuttavia va notato che il problema della diserzione dei marinai per sottrarsi alla leva marittima, soprattutto di quelli già imbarcati su naviglio mercantile, doveva essere frequente se nel 1853 si emanò un decreto che dispose di non rilasciare passaporti per l'espatrio ai marinai soggetti all'iscrizione marittima, senza prima avere ottenuto garanzia da loro di rientrare nel Regno e di non sbarcare nei porti esteri, richiamando alla vigilanza i consoli delle Due Sicilie (*Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, fasc. XCVI, Napoli luglio-agosto 1853, p. 139).

appartenenti alla bassa forza (cannonieri e marinari, reggimento Real Marina) ma anche i sottoufficiali, il che spiega bene come mai la maggior parte rimase fedele al Re²³⁸: permessi di matrimonio, sovvenzioni in caso di lutti o malattia, pensioni e gratifiche, promozioni e passaggi di corpo, sovvenzioni per gli orfani di ufficiali, bassi ufficiali e maestranze. Senza contare che ai figli di questi bassi ufficiali (piloti o altri) erano riservati i posti per la Scuola degli Alunni Marinari. Il rapporto che c'era tra questi e il Re era costante e, si può dire, quasi diretto dato che lui vagliava personalmente tutte le richieste e le domande²³⁹. Al contrario, la formazione professionale e di indiscutibile valore che gli ufficiali potevano mettere sul piatto e far valere nel caso di una fusione della Marina napoletana con quella sarda li metteva su un piano di parità agli ufficiali di quest'ultima. Oltre a questo, quegli ufficiali erano uniti da una "solidarietà di casta"²⁴⁰ che garantiva le future carriere anche a quanti si fossero mostrati ostili inizialmente al progetto unitario, come più avanti si vedrà. L'eccellente livello degli studi teorico-pratici dell'Accademia di Marina garantiva a tutti quegli ufficiali un bagaglio di conoscenze non riscontrabile nella maggior parte dell'ufficialità di terra, anche di quella che pure si era formata nella Nunziatella. Non a caso negli anni in cui le due Accademie furono accorpate, molti degli alunni della Nunziatella chiesero di essere trasferiti in Marina²⁴¹. Ciò ci dà perfettamente l'idea della preminenza di quest'ultima sull'Esercito, anche se questo aveva un Corpo ufficiali almeno triplo rispetto a quello di Marina, come si nota facilmente dando una rapida occhiata ai *Ruoli Militari* dal 1830 al 1860. Qual era stato il percorso di studi di quegli ufficiali che vedremo passare tra le fila dei piemontesi? L'Accademia di Marina – dalla riforma del 1844 – consisteva in 6 classi di studio, di cui 5 in comune e una professionalizzante. A quest'ultima si accedeva solo dopo un esame finale che stabiliva se si era adatti alla vita di mare o meno, col passaggio alla classe degli aspiranti guardiamarina naviganti o a quella dei costruttori (che durava due anni). Le prime 5 classi prevedevano il seguente curriculum:

- prima classe: ripasso della grammatica italiana e principi di composizione, aritmetica pratica, disegno di figura, calligrafia, istruzione pratica di costruzione e di attrezzatura;

²³⁸ Basti vedere l'elenco dei decorati per i fatti d'arme della campagna del Volturno e dell'assedio di Gaeta, che nella stragrande maggioranza appartenevano al Corpo Cannonieri e marinari o al Real Marina (ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 1214).

²³⁹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 909, anni 1857/1859.

²⁴⁰ È quanto avvenne anche per gli ufficiali dell'Esercito, un parallelo significativo (G. Rochat, G. Massobrio, *Breve storia dell'esercito italiano dal 1861 al 1943*, Einaudi, Torino 1978, pp. 26-30).

²⁴¹ M.R. Enea, R. Gatto, *op. cit.*, p. 149.

- seconda classe: aritmetica ragionata e algebra sino alle equazioni di 2° grado, geometria piana, composizione italiana e principi delle belle lettere (3 volte la settimana), geografia e storia patria (2 volte la settimana), calligrafia, disegno di figura, istruzione pratica di costruzione, di attrezzatura, di artiglieria e maneggio d'armi;
- terza classe: algebra superiore, geometria solida e trigonometria rettilinea, composizione italiana e analisi grammaticale e di lingua (2 volte la settimana), geografia e storia generale (3 volte la settimana), lingua francese, disegno di architettura civile, manovre navali, attrezzatura, esercizi del cannone;
- quarta classe: geometria a due e tre coordinate e geometria descrittiva, fisica e chimica, lingua francese, disegno idrografico e di costruzione, manovre navali, esercizi del cannone e del mortaio;
- quinta classe: calcolo differenziale e integrale, meccanica razionale divisa nelle sue quattro parti, trattato della sfera e delle proiezioni delle carte geografiche e marine, navigazione per istima, lingua inglese, costruzione e disegno delle macchine a vapore.

In quinta classe inoltre, gli allievi venivano periodicamente portati in visita a Pietrarsa a bordo di una nave a vapore lì in riparazione. In questo modo potevano apprendere dal vivo le strutture, il meccanismo e il funzionamento dei motori. Inoltre facevano pratica nelle manovre. Superato il già menzionato esame, i curricula divergevano. La classe dei naviganti studiava trigonometria sferica e navigazione astronomica, col maneggio degli strumenti, delle tavole astronomiche e gli esercizi di calcolo corrispondente, manovra e artiglieria, principi di costruzione navale, lingua inglese e perfezionamento di attrezzatura. La classe dei costruttori, che durava un anno in più, studiava invece compimento di geometria descrittiva e sue applicazioni alle ombre, alla prospettiva e al taglio dei legami col disegno corrispondente, compimento della meccanica, principalmente in quanto concerne le teoriche sulle quali è fondata l'architettura navale, architettura navale in tutta la sua estensione col disegno corrispondente, varo e aleggio di un legno, conoscenza dei materiali per le costruzioni navali, calcolo delle loro resistenze e lingua inglese. Alla fine del sesto anno, gli alunni naviganti venivano nominati guardiamarina e imbarcati sulle navi da guerra. Qui seguivano per altri due anni corsi di perfezionamento, incentrati sulla manovra, l'applicazione della navigazione coi calcoli corrispondenti e soprattutto sulla tattica navale²⁴².

²⁴² *Ivi*, pp. 151-162.

Per avere un'idea del tipo di manovre e di tattiche che adoperava la Marina militare napoletana (sia a vapore che a vela), ci possiamo rifare al testo utilizzato per gli studi di questi ufficiali nel biennio 1859-60, il *Tactique navale*²⁴³ mutuato dalla Marina francese. Perché la Marina francese? Perché essa prediligeva un tipo di Marina da guerra basata sulla strategia del *mare clausum*, ovvero del controllo del mare per mezzo di brevi crociere a stretto contatto con porti, fortezze e punti d'avvistamento lungo le coste. Strategia che ben si prestava a essere trasposta alle esigenze della Marina borbonica, soprattutto nel suo ultimo decennio di vita. È interessante soprattutto il 3° capitolo *Le tactique navale a vapoeur et a voiles*, ideale per una flotta mista qual era la napoletana. La parte in cui si mostrano gli schemi e le tattiche navali, ovviamente, riferisce di manovre e numeri tipici di una grande flotta da guerra quale il Regno non possedeva. Tuttavia, è plausibile ritenere che (pur con numeri di navi ridotto) le manovre illustrate fossero le medesime adoperate dagli ufficiali napoletani. Tutto questo lungo *excursus* ci dà l'idea della formazione di ampio respiro che detti ufficiali possedevano e rafforza, quindi, l'interpretazione di un passaggio in blocco alla causa nazionale basato sull'enorme patrimonio di competenze che potevano far valere, un patrimonio di cui non erano invece dotati la maggior parte dei loro colleghi dell'Esercito. La differenza tra i quadri dell'Esercito e della Marina sta quindi sostanzialmente nei numeri e nella formazione. Se questi ultimi passarono in blocco (salvo qualche eccezione) nella Marina italiana, dei 4.000 ufficiali dell'Esercito solo la metà passò in quello italiano (alcuni dopo aver combattuto a Gaeta). Inoltre, molti lo fecero solo per procacciarsi una pensione e ritirarsi. In più, molti erano tra l'altro non ufficiali attivi ma sedentanei. La spiegazione più plausibile sta nel fatto che, come già visto, mentre gli ufficiali di Marina provenivano da una formazione comune presso un prestigioso istituto, più della metà degli ufficiali dell'Esercito proveniva dai ranghi della bassa truppa. E visto quanto detto in precedenza, questo potrebbe spiegare perché oltre la metà di loro rifiutò di entrare nell'Esercito italiano²⁴⁴.

Come si riscontra, pur essendosi delineata a quel punto una frattura che solo molto lontanamente potremmo far coincidere con scelte di tipo politico-ideologico, si evitò da parte degli ufficiali nella crisi del 1860 il ricorso alla violenza che invece caratterizzò altri contesti del Mezzogiorno. Ciò può essere certamente dovuto alla paura del linciaggio da parte dei propri soldati e dei marinai, ma forse – e particolarmente nel caso della Marina – può anche essere stata una

²⁴³ J. Dumaine, *Tactique navale*, Librairie Militaire, Paris 1857, conservato presso l'Archivio di Stato di Napoli.

²⁴⁴ G. Boeri, P. Crociani, M. Fiorentino, *op. cit.*, p. 57.

meditata scelta di intervento, in vista del futuro ormai prossimo di una Marina e di un Esercito italiani. Questo avrebbe richiesto un'opera di pacificazione e omologazione difficile. Era meglio, quindi, non renderla ancor più traumatica creando odi irreparabili per mezzo della violenza che – come certo sapevano quegli ufficiali – erano la causa principale della debolezza interna del Regno napoletano.

2.

La fine di un Regno. Il 1860 e il ruolo della Marina napoletana

Il 1860 vide strettamente intrecciate vicende politiche e vicende umane che, per una serie di casualità (ma anche di causalità), interagiscono tra loro fino a determinare il crollo del Regno borbonico. Tali vicende, però, non sono affatto slegate dal particolare contesto meridionale, su cui pesavano mali antichi come l'irrisolta frattura tra la capitale e la Sicilia e la questione demaniale. Inoltre, soprattutto a partire dal 1858, il Regno si trovò a subire nuove minacce: gli attriti con le grandi potenze, l'incalzante competizione piemontese e le sfide politiche lanciate dall'iniziativa democratica e liberale. In questo modo, squilibri interni e discredito internazionale si unirono fino a dar vita a una miscela esplosiva. Il (tardivo) tentativo di gestione dell'emergenza intrapreso da Ferdinando II nei suoi ultimi anni di regno era destinato a morire con lui. Con l'ascesa al trono del figlio Francesco, infatti, il fronte riformista che aveva appoggiato i tentativi dell'ultimo Ferdinando si scompattò, aggravando così la decadenza del Regno. La fine delle Due Sicilie è il frutto tanto di errate strategie politiche quanto dei suoi squilibri economici e sociali, di una sfavorevole congiuntura diplomatica e dei suoi fallimenti militari. Difficile dire quale di questi fattori sia stato quello decisivo, e forse è anche inutile. È il simultaneo incrociarsi di questi fenomeni a rivelarsi fatale. È questo il contesto – che a breve verrà approfondito in certi suoi aspetti – in cui si consumò la vicenda della Marina napoletana e dei suoi ufficiali, che ne sono stati i testimoni diretti e indiretti. Su di loro peserà un'immensa quantità di fattori da tenere in conto. Questa considerazione da sola può aiutare a comprendere se, come e quanto quegli uomini abbiano inciso su una delle vicende più complicate e dibattute del Risorgimento.

La politica di Francesco II e gli eventi italiani da maggio a maggio (1859-60)

Quando Francesco II – figlio primogenito del defunto Ferdinando – sali al trono il 22 maggio 1859, la situazione che si trovò dinnanzi non era delle migliori. In politica estera, lo scoppio del conflitto tra Austria e Piemonte tradusse la neutralità borbonica in un ulteriore calo di prestigio della famiglia reale, già pesantemente danneggiata da quanto stava accadendo in quella Sicilia che da sempre era la spina nel fianco della dinastia. Le notizie dal fronte lombardo mandarono in fermento i capoluoghi e riattivarono la rete clandestina dei comitati liberali, che riuscì a organizzare manifestazioni di giubilo nelle piazze alla notizia delle vittorie dell'Esercito franco-piemontese. Questa situazione destò vivo allarme e sconcerto a corte, che si ritrovò divisa tra chi sosteneva l'Impero asburgico e quanti invece sostenevano la necessità di attuare riforme liberali nel Regno (come ad esempio gli zii del Re, Luigi e Leopoldo) e di contribuire al conflitto, così da non farsi soffiare da Torino la leadership italiana¹. Oltre a questo, Francesco II venne pressato attivamente dai rappresentanti delle grandi potenze, cioè Gran Bretagna, Francia e Austria. Quest'ultima premeva affinché il Regno restasse neutrale, mentre le prime due sostenevano l'ipotesi di una confederazione italiana, ma soprattutto di una sterzata liberale nelle Due Sicilie. Particolarmente significativo in tal senso è il resoconto che, il 16 agosto 1859, l'incaricato d'affari francese a Napoli Anatole Brénier de Renaudière fece del suo colloquio col giovane Re. Dopo la rivolta delle truppe svizzere al servizio del Re – il 7 luglio 1859 – in seguito alla decisione della Svizzera di non rinnovare gli accordi con il Regno delle Due Sicilie e che portò allo scioglimento dei reparti, veniva meno uno dei pilastri su cui si fondava la monarchia. Pertanto, il Brénier riteneva che

il faut que V.M. cherche un autre appui que celui qui vient de lui manquer; non pas seulement en rendant aux troupes Napolitaines la confiance qu'elles partageaient d'une manière inegale avec les Suisses, mais en cherchant, dans le sein même du Pays, cette force irresistible qui consolide aussi bien qu'elle fonde de des Dynasties, et cette force, c'est le suffrage de tous. Ce suffrage Votre Majeste peut l'avoir en faisant quelques concessions, il en est temps, la couronne est plus à decouvert maintenant qu'elle ne l'a jamais été depuis 20 ans [...]. Le temps du regime de la repression est passé [...]. Il est urgent que ce regime cesse et que le Roi se tourne vers le pays; il est encore temps et j'ai la conviction que le plus ardents seront satisfaits des que Votre Majeste aura montré le desir de doter le pays de quelques reformes et meme d'institutions politique

¹ S.A. Granata, *op. cit.*, p. 14.

auxquelles je ne donnerai pas le nom de Constitution puisque je sais que ce mot repugne a Votre Majeste².

Il Regno diventò improvvisamente l'ago della bilancia della politica italiana, ma Francesco II fu incapace di sfruttare questa possibilità e pertanto continuò a guardare da lontano agli eventi. La scelta del giovane Re fu un compromesso tra le aperture alle riforme liberali e costituzionali e l'immobilismo assoluto: una riforma della struttura amministrativa dello Stato. Il nuovo corso borbonico «si concretizza in un'apertura alle istanze delle periferie e in una rinnovata attenzione ai temi caldi su cui si coagula il deficit di consenso: concessioni al liberalismo, infrastrutture e decentramento»³. Tutti i ministri vennero dunque sostituiti con altri personaggi dalle idee liberaleggianti. Rimase in carica solo quello degli Esteri, confermando la decisione del Sovrano di non mutare le tradizionali alleanze internazionali della monarchia.

A capo del nuovo gabinetto venne quindi chiamato il principe di Satriano Carlo Filangieri, il quale aveva in mente un progetto ben preciso in linea con le direttive del Sovrano: fare della modernizzazione interna il surrogato alle svolte in ambito diplomatico e internazionale, servendosi delle opere pubbliche e della riforma dell'amministrazione. Filangieri aveva anche in mente di recuperare un'intera classe di professionisti che – pur formatasi all'interno delle strutture dello Stato – aveva visto bloccata la propria ascesa sociale dopo il 1848, creando tra questi e la monarchia un rapporto di sfiducia. Si intendeva così colmare il divario creatosi fra la dinastia e i ceti dirigenti meridionali e, allo stesso tempo, ricucire un'altra storica divisione: quella tra Napoli e le sue province. Si puntava, oltre che al recupero delle élites locali all'interno dell'amministrazione statale, anche al rilancio dei progetti stradali e delle opere pubbliche in generale. Progetti che potevano andare a buon fine solo se le amministrazioni provinciali avessero avuto tra i loro ranghi uomini capaci e fidati.

Nelle province continentali, oltre ai nodi dell'irrisolta questione demaniale e dei beni ecclesiastici (fonti perenni di tensione e malcontento) esisteva anche un altro tipo di risentimento nei confronti della politica economica della monarchia. Questo era generato dalla pressione fiscale sui ceti inferiori e dalla diminuzione dei salari, ma soprattutto dalle ambizioni frustrate delle borghesie

² C. Maraldi, *Documenti francesi sulla caduta del regno meridionale*, a cura di Adolfo Omodeo, Società Napoletana di Storia Patria, Napoli 1935, pp. 61-62.

³ S.A. Granata, *op. cit.*, pp. 17-18.

commerciali e imprenditoriali⁴. Questi fattori – all’indomani del 1849 – si associarono alla decadenza politica e al discredito diplomatico che circondavano l’operato di Ferdinando II, determinato a reagire al “tradimento” rivoluzionario con l’irrigidimento del controllo poliziesco. Furono proprio questi squilibri a determinare l’attivazione di una vasta rete cospirativa che coinvolgeva i diversi centri del Mezzogiorno che, dallo sbarco garibaldino in poi, facilitò «il repentino collasso delle strutture borboniche [...] e dando vita [...] all’esplosione di centinaia di comitati e consigli civici che reclamano la modernizzazione del territorio»⁵. Il terzo punto del progetto filangeriano era la difesa militare. Punto che si unì in fretta ai provvedimenti di riorganizzazione dell’Esercito, varati nel tentativo di farne un’armata moderna e pronta al combattimento più che lo strumento di polizia che era diventato.

Dopo il 15 maggio 1848, infatti, Ferdinando II credette che bastasse isolare il Regno e appoggiarsi alla sola forza militare per scongiurare qualsiasi riforma liberale. Ferdinando aveva sempre avuto una tendenza paternalistica verso i soldati, così da legarli sempre più alla dinastia. Questa tendenza – con l’accentuazione dell’isolamento politico – s’incrementò sempre più dopo il 1849, facendo convergere sull’Esercito (e su esso solo) tutte le speranze del Regno. A questo si aggiunse una certa tendenza all’accentramento e la scelta di collaboratori – o meglio, di esecutori – di scarsa levatura, rendendo di fatto impossibile ogni forma di sviluppo e progresso. L’Esercito napoletano aveva una forza notevole, certo, ma solo numerica. Il motivo di questa discrepanza tra numero ed effettiva capacità militare va ricercato nel fatto che non si cercò di migliorarne l’organizzazione e di valorizzarne i quadri, e solo molto lentamente si andava modernizzando l’armamento. La noiosa routine di soldati e ufficiali, priva di sbocchi di carriera, si ripercuoteva sul morale e sull’efficienza di un esercito che prevedeva ormai solo promozioni per anzianità e che dunque scoraggiava l’impegno. Divenne così luogo di cricche e consorterie in cui ci si ritrovava per attendere comodamente una promozione⁶. Era sostanzialmente la stessa situazione che ritroviamo nella Marina, di cui abbiamo parlato nel precedente capitolo. Proprio in vista di questo ammodernamento dell’armata, si promosse una nuova e più giovane leva di soldati e ufficiali titolari di competenze tecniche e di una solida formazione politica e intellettuale compiuta all’interno della Nunziatella, dove insegnava un corpo docente di alto livello.

⁴ D. Demarco, *Il crollo del Regno delle Due Sicilie. La struttura sociale*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2000, pp. 100-117; vedi anche R. Moscati, *op. cit.*, p. 21.

⁵ S.A. Granata, *op. cit.*, p. 44.

⁶ G. Boeri, P. Crociani, M. Fiorentino, *op. cit.*, pp. 32-33 e 37-39.

Tra di essi spiccava il nome di Mariano d'Ayala, liberale di antica data e amico dello stesso Filangieri⁷.

Il Principe di Satriano era un uomo navigato e sapeva bene che «le aperture politiche possano funzionare solo in uno Stato forte, al riparo dalle minacce che provengono dall'esterno»⁸. Predispose quindi di rafforzare le difese, soprattutto lungo il litorale adriatico dove si temeva un possibile sbarco di garibaldini. Furono quindi messe a pattugliarne i lidi le pirofregate *Ruggiero* ed *Ettore Fieramosca*⁹. In tutto il 1859 vediamo una rinnovata attività della Marina: nuove costruzioni, lavori programmati di riattamento delle navi, movimento di ufficiali su varie unità ecc. Tutto ciò perché la guerra al Nord e i temuti assembramenti di garibaldini destavano grandi preoccupazioni a Napoli. Ma per poter funzionare, questo progetto aveva bisogno che il binomio riforme/difesa venisse portato avanti in maniera complementare. Ma Filangieri, contrariamente a quanto aveva sperato, non trovò nel Sovrano la figura adatta a questo dialogo. Francesco II approvò senza esitazioni la campagna militare lanciata da Filangieri, ma dinanzi a tutte le altre misure preferì prendere tempo, nonostante anche i suoi diplomatici si mostrassero sempre più convinti dell'impossibilità per il Regno di contare sulle storiche alleanze con Stato pontificio, Austria e Russia. Premevano affinché il Re spostasse il suo baricentro verso Parigi e Londra che, per garantire la tranquillità del Regno a livello internazionale e diplomatico, ponevano come sola condizione l'emanazione di riforme in senso liberale. Nemmeno questo tipo di pressioni servì però a infrangere il torpore che circondava il Sovrano, deciso a scongiurare il pericolo costituzionale. Alla fine Filangieri perse la sua partita contro la riottosità del Re e della corte e si dimise, mentre

la rivoluzione si sposta inesorabilmente verso Sud, investendo le regioni centrali della penisola e occhieggiando al Mezzogiorno, e intanto anche l'atteggiamento delle grandi potenze vira in modo sempre più deciso verso la protezione delle istanze italiane, lasciando al Piemonte piena libertà di manovra [...] persino i due storici baluardi su cui si è fino a quel momento poggiata la dinastia borbonica, la Russia e l'Austria, adottano una condotta immobile¹⁰.

⁷ S.A. Granata, *op. cit.*, p. 107; cfr. G. Boeri, P. Crociani, M. Fiorentino, *op. cit.*, pp. 37-39.

⁸ *Ivi*, p. 20.

⁹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 909: il 9 ottobre 1859 la pirocorvetta *Stromboli* viene inviata per una commissione a Pescara in supporto alle pirofregate *Ruggiero* e *Fieramosca* che vigilavano sul litorale adriatico per timore di un'invasione di volontari garibaldini da nord, per rifornimento delle quali furono inviate forniture di carbon fossile nei porti di Brindisi e Manfredonia.

¹⁰ S.A. Granata, *op. cit.*, p. 25.

Ancora una volta, è in Sicilia soprattutto che la monarchia borbonica gioca e perde la sua partita. Filangieri era consapevole di ciò, e pertanto l'isola rappresentava la piattaforma virtuosa delle riforme da lui proposte. Inizialmente, le buone intenzioni di Francesco II e il parziale ricambio del corpo amministrativo promosso da Filangieri riuscirono a riattivare il dialogo tra la monarchia e l'isola. Il momento era favorevole anche nel campo degli equilibri internazionali, ridefiniti in maniera favorevole al Regno dall'esito a sorpresa della guerra in Lombardia e che determinò un pesante calo di popolarità del governo sabauda in Sicilia. Deciso a sfruttare questa favorevole situazione, Filangieri spinse per la concessione di una nuova amnistia e la cancellazione della lista degli Attendibili. La sua iniziativa venne, però, bloccata dall'intervento dell'*alter ego* del Re in Sicilia – il Castalcicala – che era invece intenzionato a riportare il governo dell'isola sulla strada del controllo poliziesco e della repressione di ogni fermento liberale¹¹. L'assenso del Re a questo proposito fu immediato e la Sicilia venne ostinatamente ricondotta al ruolo di periferia, malgrado i tentativi di Filangieri di farne il centro della politica borbonica. Proprio su questo importantissimo punto si consumò il naufragio del governo filangeriano, che si accompagnò a una nuova crisi di legittimità del Sovrano in tutto il Regno e in Europa. La fine del governo Filangieri ebbe per la Sicilia un impatto ancora più drammatico che per il resto del Regno, poiché venne pesantemente marginalizzata: da quel momento in poi, la lista dei decreti e delle concessioni sovrane fu esclusivamente rivolta alle province continentali¹². I moti della Gancia che scoppiarono di lì a poco e che infransero la fittizia tranquillità in cui il Regno si crogiolava, erano largamente prevedibili. Si era ormai a un punto di non ritorno, come non può che confermare la situazione incandescente di Palermo e dell'intera isola, in balia di sé stessa e del tutto priva di canali di mediazione con il trono e che di fatto venne militarizzata¹³. Francesco II scelse di ascoltare Castalcicala e il partito reazionario di corte, che volevano mantenere la monarchia con l'esclusivo ricorso alle forze armate e agli apparati repressivi. Tale scelta fu fatale, in quanto ebbe come unico risultato il rafforzamento delle ostilità delle élite siciliane nei confronti del Re e la creazione di un vuoto di potere nell'isola, vuoto nel quale si inserì la spedizione garibaldina. Le lettere di Brénier di quel periodo raccontano di un Regno con un malcontento latente ma diffuso, particolarmente (per l'appunto) in Sicilia. È di estremo interesse quel che riferisce in una lettera del 9 marzo 1860, nella quale dice di aver incontrato

¹¹ *Ivi*, pp. 108-109.

¹² *Ivi*, pp. 120-123.

¹³ *Ibidem*.

un capitaine de la Marine Royale qui vient de faire le tour de la Sicile me disait que sur tous les points où il avait relâché avec son navire, il avait trouvé une extrême agitation et tout disposé pour une insurrection imminente. “Mon malheureux Pays” ajoutait-il “n’a plus de moyen de sortir de l’affreux régime qui l’opprime que par une révolution”. C’est peut-être là que l’appréciation d’un homme qui vient d’être frappé par l’exil de son frère, ancien Procureur général, libéral fort modéré¹⁴.

L’ufficiale in questione era Giovanni Vacca, un nome che (evidentemente non a caso) ritroveremo spesso nel corso della crisi garibaldina¹⁵. Ma in particolare, questa lettera è importante perché ci anticipa quelle considerazioni sullo stato di disagio e apatia in cui i quadri della Marina delle Due Sicilie si trovavano e che diventeranno evidenti da lì a breve.

Ma se la Sicilia era pronta per una nuova esplosione rivoluzionaria, diverso invece era il caso del Mezzogiorno continentale. È il marchese di Villamarina Salvatore Pes, incaricato d’affari sardo presso il governo napoletano dal gennaio 1860, che ci mostra lo stato generale di apatia e timore della città:

la noblesse est nulle ou sanfediste; les vieux son vieux: les jeunes ne s’occupent que de chasse, de chevaux et de femmes [...]. Dans le tiers état on trouve quelque individualité, quelque belle intelligence, mais d’une nature peureuse, sans aucune énergie [...]. Ce sont les napolitains qui habitent Paris, Marseille ou Gènes qui s’agitent pleins de courage et hardiesse parce qu’ils se sentent en sûreté¹⁶.

E sulla possibilità che scoppiasse un moto che favorisse la soluzione unitaria o federale come era accaduto in Toscana, riferisce:

A Naples il n’y aura pas de mouvement, croyez-le bien, s’il ne vient pas de l’étranger [...]. Ce messieurs revent l’arrivée d’une flotte française, anglaise ou sarde avec de

¹⁴ C. Maraldi, *op. cit.*, p. 117.

¹⁵ È del 17 agosto 1860 una lettera di Giuseppe Vacca, fratello di Giovanni in esilio in Piemonte, che a Cavour scrive «Ed a me, affranto da tanti dolori, riesce consolante l’idea di contar tra codesti onesti ed amici all’Italia il fratel mio diletto Giovanni. Egli tre giorni innanzi deliberavasi a rassegnare le sue dimissioni dal grado di capitano di vascello, e dal comando proprio del vascello Monarca: egli ha ben provveduto alla fama e alla dignità del suo nome. [...] La estimazione degli ottimi gli sarà conforto, e la fiducia sua sarà pienissima, posciachè l’onore suo, e il suo avvenire lo avrà posto sotto la salvaguardia della gloriosa Casa di Savoia» (C.B. Cavour, *La liberazione del Mezzogiorno e la formazione del Regno d’Italia*, Zanichelli, Bologna 1949, vol. 2, pp. 102-104).

¹⁶ C.B. Cavour, *op. cit.*, 30 gennaio 1860, vol. 1, pp. 11-12.

troupes de débarquement qui feraient tout [...]; les napolitains se réservent d'y applaudir¹⁷.

Abbiamo quindi una visione chiara delle due realtà che componevano il Regno, che sin da subito ci aiuta a meglio comprendere le fasi successive della sua crisi e a dare una spiegazione plausibile ad avvenimenti che, a una visione più superficiale, appaiono (come apparirono al tempo) completamente inspiegabili. Anzi, in una lettera del 20 marzo Villamarina – che evidentemente riusciva a leggere bene il “Paese reale” – ipotizzò con estrema lucidità quel che sarebbe in seguito effettivamente accaduto: «Le mouvement commercerait en Sicile, où l'exitacion est déjà tres grande, suivrait dans le Calabres, pays energique et resolu, et se terminerait a Naples»¹⁸.

La crociera lungo le coste di Sicilia e la svolta di Palermo

Per comprendere appieno le vicende del 1860, bisogna focalizzare l'attenzione sulla Sicilia. Era dal 1816 che questa mal sopportava la sua soggezione a Napoli, insofferenza che emerse nel 1820 e soprattutto nel 1848. Fu a partire da quel momento – in seguito alla feroce riconquista effettuata dalle truppe napoletane nel 1849 – che l'isola entrò in uno stato di rivolta praticamente endemico, come dimostra l'insurrezione della Gancia che impegnò i soldati borbonici il mese precedente lo sbarco di Garibaldi¹⁹. A infiammare gli animi isolani inoltre, appena un mese prima dell'arrivo di Garibaldi, furono le navi sarde che comparvero nelle acque siciliane. Questo provocò «un mutamento sensibilissimo [...] nello spirito pubblico»²⁰. Si trattava dell'avviso a vapore *Authion* e della pirofregata *Governolo*, la prima inviata in Sicilia per aprire un canale di comunicazione diretto tra il Console sardo a Palermo e Torino, la seconda per tutelare i sudditi sardi presenti nell'isola. Comandante di quest'ultima era il marchese D'Aste, «persona prudentissima: dandogli istruzione non ci comprometterà»²¹, che – come vedremo – giocò un ruolo importante nella vicenda degli ufficiali di Marina napoletani. Le condizioni dell'isola, quindi, erano a

¹⁷ *Ivi*, 6 febbraio, p. 14.

¹⁸ *Ivi*, 20 marzo 1860, p. 29.

¹⁹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1154, lettera del Re al Castelcicala del 9 aprile 1860 e rapporti di quest'ultimo al Re, stessa data.

²⁰ *Ivi*, 26 aprile 1860.

²¹ C.B. Cavour, *op. cit.*, 16 e 25 aprile 1860, pp. 57 e 65.

favore di Garibaldi. Nel mese di aprile del 1860, dietro ordine di Francesco II²², venne inviato un gruppo di navi a vigilare sulle coste della Sicilia comandate dal capitano di vascello Cossovich. Nella zona occidentale fra Capo san Vito e Mazara furono inviate la fregata *Partenope*, la pirocorvetta *Stromboli* e il piroscalo armato *Capri*; da Mazara a Capo Passero furono inviate le pirofregate *Archimede* ed *Ercole*; da Messina a Trapani altre due pirofregate, il *Guiscardo* e il *Ruggiero*. Al 20 aprile 1860, risultavano in Sicilia un totale di 15 unità navali: 4 pirofregate, 1 fregata a vela, 1 pirocorvetta, un brigantino e 6 vapori armati. A queste vanno aggiunti due avvisi a ruote, *Saetta* e *Maria Teresa*, che facevano la spola tra Napoli e Palermo per le comunicazioni²³. Del 9 aprile è la lettera che il colonnello Severino scrisse al Castelcicala, nella quale si stabiliscono i punti fondamentali delle crociere di sorveglianza attorno all'isola. Ci indica già, inoltre, quali saranno i punti di debolezza che si manifesteranno nel corso della vicenda garibaldina: eccessivo rispetto e prudenza verso la nazionalità delle navi utilizzate dai volontari²⁴ e scarsa coordinazione delle squadre navali.

Le istruzioni riservatissime dei signori comandanti delle suindicate crociere [...] daranno l'obbligo ad essi comandanti di vigilare accuratamente che niuno sbarco di filibustieri o di armi si effettui sul litorale di cotesta isola, respingendoli nella flagranza con la forza, catturando ed arrestando i legni, che i perturbatori avessero potuto sbarcare. Se però s'imbattessero in alto mare o che ancorassero presso le nostre coste legni esteri, se sono di guerra li sorvegliaranno, anco segnandoli, con quello squisito garbo onde punto non compromettere il real governo, dovendo non pertanto sempre opporsi ufficialmente allo sbarco di gente armata; e se mercantile lo seguiranno d'appresso, prevenendo qualunque operazione ostile abbiano intenzione praticar contro noi. In ogni riscontro però essi comandanti non ometteranno telegraficamente, o con qualunque altro mezzo, farne noto le autorità militari di terra²⁵.

²² ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1154, lettera del Re al Castelcicala, 20 aprile 1860: già dal 9 aprile, infatti, Francesco II scriveva «stabilisca tosto che si può, una crociera sulla costa di Sicilia, per impedire qualche sbarco ostile»; ma nonostante le rassicurazioni in tal senso del Castelcicala, ancora il 20 aprile, avuta notizia di volontari che si ammassavano per tentare uno sbarco nell'isola, nessuna crociera era ancora operativa, visto che il Re scrisse esser «urgente che le crociere siano stabilite subito».

²³ *Ibidem*.

²⁴ Per una piccola/media potenza, questo tipo di problematica nell'ambito di polizia marittima e blocco navale, quando erano coinvolte navi appartenenti alle principali potenze, era una questione delicata. Una più approfondita analisi di questo aspetto si ritrova in E. Beri, *Genova e il suo regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Città del silenzio, Novi Ligure 2011, pp. 229-235.

²⁵ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b.1154, *Istruzioni riservatissime per i comandanti dei Reali Legni*.

Un'impostazione che si scontrava con quanto diceva, invece, il ministro degli Esteri napoletano Carafa al Villamarina e che rendeva di fatto vuote le sue minacce di far colare a picco le navi sotto qualsiasi bandiera²⁶. Oltre a ciò, la sorveglianza venne ideata ed effettuata in modo discontinuo. Si pattugliava nelle sole ore diurne e con unità dislocate a gruppi, sì che restavano scoperti larghi tratti di mare. Le navi stesse poi non disponevano di truppe da sbarco e vennero spesso distolte dal compito affidato per altri incarichi. Una tale impostazione delle crociere di sorveglianza era così evidentemente fallace sotto ogni punto di vista che perfino D'Azeglio, nella sua corrispondenza con Persano, se ne mostrò sorpreso²⁷. Pur se la spedizione garibaldina era nota ai comandi borbonici, l'11 maggio a Marsala lo sbarco avvenne ugualmente. E qui non si può non ritornare sull'eterna questione delle navi inglesi lì presenti. Nonostante tutto quel che s'è detto e scritto, in quell'occasione furono spettatrici assolutamente neutrali. Ciò però non implica che fossero disinteressate. Lo conferma la successiva missione siciliana dell'ammiraglio Mundy, che fu indubitabilmente di stampo politico-militare nonostante lui cercasse di velarla col pretesto della protezione a proprietà e sudditi britannici che certo nessuno si sognava di minacciare²⁸. La vera ragione stava nel fatto che «nelle acque siciliane tra il Mundy e il suo collega francese [...] si riaccendeva il vecchio contrasto franco-inglese per la supremazia nel Mediterraneo, di cui l'isola costituiva una posizione chiave»²⁹. Ma entreremo più nel dettaglio della questione in un successivo paragrafo di questo capitolo.

Il compito di proteggere la Sicilia dal mare, effettivamente, non era strategicamente difficile. Con la cittadella di Messina che chiudeva lo stretto e una squadra navale a incrociare tra Trapani e Palermo, si poteva effettuare un blocco strettissimo. Tale impostazione, però, sarebbe risultata efficace in caso di un'invasione in forze. Al contrario, in caso di una minaccia a bassa intensità,

²⁶ Villamarina stesso se ne rendeva conto, tant'è che scrisse «Je pense qu'ils n'oseront pas pousser les choses à une telle extrémité surtout en plein mer» (C.B. Cavour, *op. cit.*, 26 aprile 1860, p. 69).

²⁷ C.P. Persano, *Diario privato, politico, militare dell'ammiraglio C. Di Persano nella campagna navale degli anni 1860 e 1861*, 4 voll., Tipografia Arnaldi, 1870-71, p. 20: «quel che non capirò mai [...] è come il Re, con 24 fregate a vapore, non abbia potuto guardare 3 o 400 miglia di costa. Una fregata ogni 25 miglia, faceva dalle 12 alle 16 fregate, e mai più bella occasione di servire bene. Basta: meglio così».

²⁸ TNA, *Foreign Office*, b. 165/132, 7 giugno 1860: dopo che la nave da guerra *Assurance* aveva visitato i porti di Agrigento, Marsala, Palermo, Napoli, Messina e Catania, si riferisce che «From all sources I learn that the revolution progresses rapidly, and that as much order reigns as is possible under the circumstances. The lives and property of british subjects appear to be adequately protected, and respected by the belligerents of both sides».

²⁹ G.R. Mundy, *op. cit.*, p. XV.

come poteva essere lo sbarco di mille uomini, si dimostrò inefficace. Tuttavia, i problemi non risiedevano certo nella strategia.

Le unità navali, effettivamente, non si conducevano con quella fermezza che la situazione avrebbe preteso [...] per condurre il blocco di una costa con autorità, una marina deve avere una netta preponderanza sul potenziale avversario, ma il rapporto di forza doveva essere sostenuto dall'assenza di preoccupazioni politiche, e questo non era certo il caso della marina borbonica, alla quale erano state impartite istruzioni severe di evitare ad ogni costo incidenti con il Regno di Sardegna e l'Inghilterra³⁰.

Questa irrisolutezza era riconducibile alla vicenda del *Cagliari* di qualche anno prima³¹, che doveva essere un ricordo ben vivo nel governo napoletano. Il risultato fu che «gli ufficiali comandanti delle unità impegnate nella crociera rimasero psicologicamente ossessionati dal timore di commettere gaffes politiche»³². Inoltre, il fronte marittimo venne ulteriormente prolungato fino alle coste del canale di Sicilia³³ e dal momento che le navi navigavano in squadre, ciò voleva dire lasciare ampi tratti di costa sguarniti. Grazie ai rapporti scritti dai diretti protagonisti di quel giorno – i comandanti Acton, Cossovich³⁴ e Caracciolo³⁵ – possiamo avere dettagli di prima mano su quel che avvenne durante lo sbarco. Tra questi il più interessante, dato il ruolo di primo piano giocato quel giorno, è il rapporto del comandante Acton dello *Stromboli*. Questi riferisce che, incontratosi con l'*Eolo* per imbarcare dei cannoni, alle 12 virò per Favignana e fu verso le due che, in vista di Marsala, scorse le navi garibaldine³⁶. Ritardò il fuoco su richiesta inglese, perché avevano uomini e ufficiali a terra, «ma poco dopo essendomi accertato che la gente sbarcata erano armati ed avevano una bandiera tricolore senza risposta ho aperto su di loro il fuoco»³⁷. Circa il comportamento del comandante Acton, il Castalcicala ebbe a dire che «la condotta del comandante lo Stromboli avrebbe dovuto essere più ardita, e

³⁰ M. Gabriele, *Da Marsala allo stretto*, cit., p. 3.

³¹ Particolarmente interessanti sono le carte conservate presso i National Archives, *Foreign Office*, b. 165/128.

³² M. Gabriele, *Da Marsala allo stretto*, cit., p. 4.

³³ Nelle prime intenzioni dei garibaldini, infatti, uno dei porti scelti per lo sbarco era Porto Palo, provincia di Agrigento (Archivio del Museo Centrale del Risorgimento, fondo *Crispi*, b. 658, f. 30, foglio 4).

³⁴ ASNa, sezione Militare, *Carte Varie di Marina* (C.V.M.), fascio 8, fasc. 41.

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ *Ibidem*.

la cooperazione manifesta de vapori inglesi [...] avrebbe dovuto ben altrimenti esser troncata»³⁸. Ma sarebbe stato davvero possibile?

Innanzitutto, va precisato che Guglielmo Acton non era certo un ufficiale inesperto, anzi³⁹: aveva partecipato sia alla campagna navale in Adriatico del 1848 che alla spedizione siciliana del Filangieri, venendo pluridecorato. Se mancò d'intercettare in navigazione le navi garibaldine, ciò è dovuto al fatto che – appena due giorni prima – il Re aveva ordinato di spedire lo *Stromboli* a Tunisi, poiché si credeva che lì fossero diretti i legni garibaldini⁴⁰. Circa il ruolo degli inglesi quel giorno, erano davvero neutri osservatori, ma ciò perché il risultato dell'avventura garibaldina era ben lungi dall'essere certo e l'Inghilterra preferiva attendere il corso degli eventi. Non era infatti sicura che fosse più conforme ai suoi interessi la nascita di uno Stato nazionale italiano forte, rispetto alla conservazione di un Regno di Napoli da piegare ai suoi voleri con una *gunboat policy* ben sperimentata⁴¹. A sostegno della tesi dell'assoluta estraneità delle navi inglesi circa gli avvenimenti di quella giornata, vi è anche un disegno di Caracciolo – comandante del *Capri* – che mostra la disposizione delle navi durante i fatti di Marsala. Si vede senza ombra di dubbio che, lì dove sono sbarcati i garibaldini ci sono il *Capri* e (dietro di questo) una nave inglese, mentre la *Partenope* e lo *Stromboli* tiravano colpi verso terra senza alcun disturbo delle navi inglesi, che erano ancorate in tutt'altro posto⁴². Non vi fu alcun impedimento reale, a parte le disposizioni emanate da Napoli e l'ovvio timore che la superiorità della flotta britannica incuteva. Non suona dunque menzognera (almeno nei fatti, se non nelle reali intenzione del governo di Londra) la risposta che il Parlamento dette al governo di Napoli circa le accuse da questo mosse, ovvero che le navi inglesi non avevano certo impedito agli ufficiali napoletani di fare fuoco e che la decisione di Acton di attendere il ritorno a bordo delle navi degli ufficiali inglesi fu un atto di cortesia internazionale⁴³.

Quando il Castelficala comunicò al Re che «la crociera non ha impedito questo attentato, tuttoché da me prevenuti più volte, anche nella giornata di ieri,

³⁸ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1154, 13 maggio 1860.

³⁹ Id., fondo *Archivio Acton di Leporano*, b. 25, fasc. 1, Estratto del ruolo matricolare di Guglielmo Acton.

⁴⁰ Id., fondo *Archivio Borbone*, b. 1154, 9 maggio 1860.

⁴¹ G.R. Mundy, *op. cit.*, pp. XX-XXI.

⁴² ASNa, sezione Militare, C.V.M., f. 8, fasc. 56.

⁴³ Id., fondo *Archivio Borbone*, b. 1699, *Cronaca del Regno delle Due Sicilie dal 25 giugno 1860 al febbraio 1861*.

i comandanti dei legni»⁴⁴, la reazione di Francesco II fu decisamente stizzita⁴⁵. Pur se lo stesso giorno il Re decise di inviare in Sicilia le pirofregate *Fieramosca* e *Veloce* sotto gli ordini del comandante Salazar, la domanda si pone: perché la crociera aveva fallito? Tradizionalmente, il controllo delle coste è una misura soggetta al limite strutturale del rapporto tra risorse navali e spazio da controllare. Per rendere più efficace la sorveglianza, sarebbe stato necessario un più efficace controllo del territorio e, quindi, un miglior sistema di comunicazioni con cui il sistema informativo avrebbe potuto guidare con maggior prontezza e precisione le navi lì dove era più urgente. Ma le comunicazioni (e relative infrastrutture) erano un punto dolente dell'amministrazione napoletana, e la Sicilia era del resto ben lontana dall'essere sotto controllo. A ciò si aggiunge che il Re forse nutriva già una certa sfiducia verso la sua Marina se il 3 maggio, nonostante la crociera imbastita, si lanciò in quella che pare essere una vera preveggenza: «non potrà non arrecare sorpresa immensa a considerare aver potuto essi [i garibaldini] eludere la vigilanza di tanti reali legni, che sostengono, o meglio dovrebbero sostenere, un'attiva crociera intorno alla Sicilia»⁴⁶. Questa sfiducia sembrò trovare conferma quando, dopo aver letto molti rapporti marittimi nei quali si precisava che i due legni pirata erano sardi e che l'*Eolo* andò a parlamentare con loro senza ragione apparente, chiese come mai non glielo si fosse riferito e soprattutto «cosa aveva l'*Eolo* a parlamentare con uno di essi?»⁴⁷. Si produssero qui subito i primi sospetti di Francesco II verso la sua Marina, tanto che scrisse al Castelcicala: «chiarite tutto ciò e fatelo con un racconto chiaro e preciso de fatti [...] onde tranquillarmi su molti pensieri che si affollano alla mia mente»⁴⁸. In quest'occasione, però, i sospetti del Re non avevano ragion d'essere, poiché almeno fino alla caduta di Palermo la Marina si comportò come avrebbe dovuto. Gli errori, semmai, furono fatti a monte. Senza entrare nel merito, si analizzi il solo caso dello sbarco garibaldino.

Nelle carte del processo mosso contro Acton, Caracciolo e Cossovich, si legge che il primo, chiesto ai suoi ufficiali il parere se fare o meno fuoco subito

⁴⁴ *Ivi*, b. 1154, 11 maggio 1860.

⁴⁵ *Ibidem*: «con quattro grandi piroscafi che avete costà, due legni da guerra a vela e 9 altri legni a vapore tra grandi e piccoli, lasciando sempre uno de' grossi a Palermo, grazie al suo pezzo da 117, altri legni ricercate. Ma se la crociera fosse stata bene eseguita, non sarebbe certo avvenuto lo scandaloso avvenimento, che a ciel sereno, al pien meriggio, con mare tranquillo e con una lunga giornata, si eseguito un approssimamento di vapori al lido, ed uno sbarco. Chi della Marina ha regolato e chi della Marina ha eseguito il servizio di crociera? [...] altri vapori mi domandate; io non so donde prenderli.»

⁴⁶ *Ivi*, 3 maggio 1860.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ *Ibidem*.

dopo aver avvistato gli inglesi senza attendere risposta, questi «unitamente avvisarono doversi aspettare l'esito del permesso accordato dopo l'intimazione ricevuta»⁴⁹. Tutta l'ufficialità, e non solo Acton, decise dunque di attendere. Giunto il *Capri* chiese perché non si sparasse. Saputo il motivo, mandò anche lui un ufficiale a protestare presso gli inglesi. Anche Acton mandò nuovamente un suo ufficiale a parlamentare, ma non appena scorse gente armata iniziò a cannoneggiare senza attendere risposta, compiendo il suo dovere senza attendere oltre. L'errore, come la stessa commissione riconobbe, fu l'organizzazione. Essendo ovvio che i garibaldini avrebbero usato navi a vapore moderne per sfruttarne la rapidità e ottenere la sorpresa, fu un errore affidare

ad una fregata ed una corvetta a vela, sussidiati da due piccoli piroscafi da commercio armati in guerra, tutta la gelosa custodia di un litorale lungo il quale per la facilità d'approdo, erasi più fondata ragione di credere che simile intrapresa avrebbe incontrato la maggiori probabilità di successo⁵⁰.

Lo stesso Cossovich aveva da principio sottolineato e fatta nota «l'insufficienza della crociera per tal modo proposta»⁵¹. Il fatto poi che le autorità avessero detto l'8 maggio di stare all'erta sulla costa di Agrigento, molto più a sud di Marsala, fece sì che le navi fossero allontanate da quel tratto di costa. Si conclude dicendo che lo *Stromboli* non poteva impedire a quel punto lo sbarco, in quanto già avvenuto, né rischiare di comprometersi con gli inglesi bombardando indiscriminatamente. È possibile, alla luce di questi fatti, sostenere l'ipotesi che lo sbarco di Marsala fu originato da una serie di circostanze fortuite che, sommandosi, crearono le condizioni favorevoli al successo di quell'impresa. E che la crociera fosse realmente male organizzata e lasciasse ampio margine di manovra alle navi garibaldine, lo dimostra inequivocabilmente quanto scrisse il 5 maggio il Castelcicala: «sono ormai due giorni che tutta la costa nord-est dell'isola è sguarnita [...]. La crociera non è dunque attivissima come si crede, ed importanti punti restano assai sovente privi di sorveglianza. Vostra Maestà lo sappia»⁵². Il successo dello sbarco garibaldino avrebbe potuto, però, essere ridimensionato attuando una rigorosa crociera delle coste. I garibaldini, infatti, non avevano più navi e gli erano quindi precluse le vie di fuga marittime. L'installazione di cannoniere nelle Egadi avrebbe contribuito a fermare le successive

⁴⁹ ASNa, sezione Militare, C.V.M., f. 59.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1154.

spedizioni di rinforzi. Ma nulla di tutto ciò fu fatto, perché tale avvenimento incrinò il fragile equilibrio fatto di inerzia e rassegnazione che ancora teneva legata la Marina al suo Re, come scrive il Gabriele:

È interessante constatare che qualche sintomo di disagio psicologico si ebbe subito tra i borbonici, alla notizia dello sbarco di Marsala. Esso contribuisce molto a spiegare gli avvenimenti successivi ed aiuta a comprendere, anche senza ricorrere al fantasma del tradimento, certe inesplicabili paralisi di strumenti militari [...]. A Marsala la marina borbonica incominciò la serie dei suoi arrivi fuori tempo, a cose fatte⁵³.

La frattura interna alla Marina non è qui ancora emersa, ma inizierà a manifestarsi nelle acque di Palermo, con l'intervento di forze esterne che agiranno su quelle fratture preesistenti. Quanto peso ebbe nella vicenda del 1860 il contesto geopolitico⁵⁴ è d'altronde ben dimostrato dagli avvenimenti del 9 giugno. Dalle circolari del ministero degli Affari Esteri del 21 giugno e del 6 luglio 1860⁵⁵, apprendiamo che nei porti liguri e toscani si stavano allestendo delle spedizioni a sostegno di Garibaldi in Sicilia. Venutone a conoscenza, il governo di Napoli inviò in alto Tirreno la pirofregata *Fulminante*, la quale presso Capo Corso

incontrò un vapore già conosciuto per altri sbarchi fatti in Sicilia, seguito da una nave a vela ed intimato di mostrare le carte di navigazione e che i capitani si recassero a bordo della fregata. Al doppio rifiuto la reale fregata visto che sopra uno dei legni stavano 850 individui, e che non v'era più dubbio sulla destinazione, ordinò ai legni di seguirla e avendoli presi a rimorchio li condusse a Gaeta. [...] richiesti che mostrassero le carte di navigazione si diniegarono, invitati i capitani a recarsi a bordo della fregata si ricusarono, l'Utile alzò la bandiera sarda, la nave bandiera americana al grido di Viva l'Italia.

Era chiaro che il governo napoletano aveva ogni diritto di intercettare e trattenere quelle navi. Pure, premura di Francesco II fu di far ricordare al cavaliere Felon (che si occupava della questione) per mezzo del Severino «Badate che S.M. non vuole compromissione a qualunque costo»⁵⁶. Napoli chiedeva ancora ai comandanti delle navi di attaccare le navi dei garibaldini solo in flagranza di reato⁵⁷. Dura fu la replica dell'anziano retroammiraglio Roberti, che senza giri

⁵³ M. Gabriele, *Da Marsala allo stretto*, cit., p. 32.

⁵⁴ Sulla questione, E. Di Rienzo, *op. cit.*

⁵⁵ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1191, 21 giugno e 6 luglio 1860.

⁵⁶ *Ivi*, 13 giugno 1860.

⁵⁷ *Ivi*, b. 1154, 27 maggio 1860: scrive il Lanza «in vista de continui avvisi che giungono di novello sbarco [...] è indispensabile rammentare à comandanti de vapori in crociera che sorprendendo in

di parole disse «il colpire i legni con rivoluzionari nella flagranza seguendole è una idea che non regge, catturarli è più facile»⁵⁸. Anche dal punto di vista diplomatico era possibilissimo ribattere colpo su colpo alle accuse e alle minacce del governo sardo, così come leggiamo in una lettera indirizzata al ministro Carafa datata 15 giugno⁵⁹

avendo il Piemonte dichiarato non aver mezzi per impedire la partenza di tali legni, era al governo di evitare che giungessero sulle coste, e che non essendo una guerra e quindi non potendo stare alle leggi internazionali, essendo un fatto terzo, il comandante del legno ha creduto così agire [...]. La Sardegna, quando trattavasi della spedizione garibaldiana, disse che non guarentiva in nulla quella, anche portando bandiera sarda; e che il governo napoletano era nel suo diritto d'impedirla, avvalendosi di tutti i mezzi soliti. Ora, dopo il fatto compiuto di una spedizione garibaldiana che ha prodotta la insurrezione di Sicilia [...] è nel suo diritto il governo di Napoli, sapendo di tali imbarchi, cercare che non giungessero al loro destino.

Vi fu persino chi avanzò la proposta di una convenzione diplomatica con le altre potenze per poter bloccare legalmente le navi cariche di volontari, di qualunque nazionalità fossero⁶⁰

convenirsi con tutti i ministri di potenze marittime, che essendo impossibile potere, su di una costa di circa 1500 miglia, cogliere quei ribaldi nella flagranza di pirateria, abbia il real governo la facoltà di fare buona preda i legni sotto qualunque bandiera navigano, anche in mare non territoriale, qualora fossero carichi di filibustieri, e questi trattarsi come pirati. E ciò, quante volte la partenza di essi legni venisse preventivamente annunciata a real governo dai suoi agenti diplomatici [...] diversamente operandosi, il governo del re, N.S., sarebbe esposto a tutti i disegni sovversivi di gente di mal talento.

Ma poiché Francesco II non aveva una chiara visione politica che non fosse diretta prosecuzione di quella paterna, non seppe decidersi né a seguire con fermezza quanto suggeritogli dai suoi ministri e ufficiali né ad assecondare con decisione il vento del cambiamento istituzionale. Il nuovo governo d'impostazione liberale che formò quell'estate mancava, quindi, dell'autorevolezza

flagranza o quasi flagranza di pirateria vicino alle nostre coste, non debbono lasciarsi imporre dal riguardo alla bandiera del legno ostile».

⁵⁸ *Ivi*, b. 1191, 12 giugno 1860.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ *Ivi*, 15 giugno 1860.

sia interna che esterna necessaria a creare, attraverso l'azione diplomatica, le condizioni affinché l'azione di polizia marittima si dispiegasse in un quadro di piena legittimità internazionale anche in alto mare, o comunque fuori dalle acque territoriali, in modo da aumentarne l'efficacia. Bisognò così piegarsi alle richieste piemontesi di rilasciare le due navi con i suoi passeggeri, senza che si potesse far nulla per impedirne il loro futuro utilizzo in nuove spedizioni⁶¹. Pesò sull'intera vicenda il ricordo del passato *affaire* del *Cagliari*⁶², simile al caso qui trattato e che dovette influire molto nella accondiscendenza con cui il Re trattò la questione. L'estrema incertezza in cui Napoli si muoveva in questo tipo di casi va ricondotta anche alle leggi internazionali allora vigenti. Il 30 marzo 1856, in occasione del Congresso di Parigi che concluse la guerra di Crimea, venne firmato un trattato che prevedeva anche il codice di comportamento e di preda marittima in caso di conflitto. Stando al trattato: 1) la guerra di corsa è e permane abolita; 2) la bandiera neutrale copre la merce nemica, a eccezione del contrabbando di guerra; 3) la merce neutrale, a eccezione del contrabbando di guerra, non è sequestrabile sotto bandiera nemica; 4) il blocco per essere obbligatorio deve essere effettivo, cioè mantenuto da una forza sufficiente a vietare realmente l'accesso al litorale nemico. I garibaldini viaggiavano su navi coperte da bandiere neutrali e spesso avevano cittadinanza sarda, inglese e francese, pertanto le navi napoletane non avevano possibilità di agire liberamente. In assenza di un formale stato di guerra, fermare quelle navi era una violazione del diritto internazionale.

Ma torniamo indietro al 27 maggio, quando i garibaldini attaccarono Palermo. Durante l'attacco – contrariamente a quanto sostenuto dal de' Sivo⁶³ – l'azione navale in sostegno all'Esercito fu violenta, con gli obici dell'*Ercole* che provocarono ingenti danni alla città e numerose vittime⁶⁴. Per le vicende di Palermo abbiamo la testimonianza di un altro protagonista. Si tratta del già citato ammiraglio inglese Mundy, diretto osservatore del terribile bombardamento del capoluogo siciliano⁶⁵. Fu a lui che il Cossovich si rivolse per chiedere

⁶¹ *Ivi*, s.d.: «avvenuto il cambiamento ministeriale pel nuovo ordine di cose introdotto nel paese, il 6 luglio il ministro faceva rilasciare le due navi libere da Gaeta [...] ed il giorno 10 luglio partivano da Genova per Sicilia tre legni con 1200 uomini».

⁶² TNA, *Foreign Office*, b. 165/128.

⁶³ G. de' Sivo, *op. cit.*, p. 69.

⁶⁴ ASNa, sezione Militare, C.V.M., f. 8, fasc. 18, 22; cfr. Fonfo *Archivio Borbone*, b. 1154, 28 maggio 1860: «ieri dalle 6 a.m. alla notte si lanciarono bombe dalla cittadella e da fuori le fregate bombardarono Toledo e lo stradone S. Antonio con palle e granate. [...] le fregate tirarono qualche colpo in Toledo per proteggere il Palazzo Reale».

⁶⁵ G.R. Mundy, *op. cit.*, pp. 94-97.

la mediazione inglese, premurandosi di specificare che fino a che ciò non fosse avvenuto avrebbe continuato a far fuoco contro la città a intervalli regolari⁶⁶. Nonostante il fallimento delle trattative, per tutta la giornata del 29 «la flotta napoletana non aveva ancora tirato un colpo. Gli abitanti dovevano alla buona fede del comandante Cossovich questa pausa nell'opera di distruzione»⁶⁷. Non sappiamo il perché di questa scelta del Cossovich, se si trattasse di questione d'onore con l'ammiraglio per tener fede alla parola data, se fu scelta politica o altro. E tuttavia, questo avvenimento fu il primo segnale che la Storia stava per prendere un'altra direzione. E infatti, con l'arrivo il 1° giugno della flotta sarda a Palermo, il comandante napoletano Giovanni Vacca si recò immediatamente a bordo di questa, per poi recarsi il giorno seguente anche dal Mundy⁶⁸.

Questo incontro non fu un avvenimento inaspettato, bensì il risultato di un qualcosa anzitempo preparato. Già dal 20 maggio infatti, a detta del conte del Castagnetto (Console sardo) che, da Siracusa dove si trovava, riferiva a Cavour che «l'esprit de la Marine est tout à fait Italien, l'armée en general le partage, mais le sentiment d'honneur la retient»⁶⁹. Quello stato di latente malessere che Vacca aveva confidato al Brénier aveva dunque preparato l'ufficialità di Marina ad accogliere con buona disposizione d'animo la squadra sarda e la sua missione politica, la sola che potesse imprimere un moto in senso unitario a quegli ufficiali. Va ricordato infatti che il Caracciolo – in seguito passato alla causa unitaria – ancora il 29 maggio si vantava di aver ucciso più di 200 garibaldini a Marsala⁷⁰. Tanto l'Acton quanto il Caracciolo, come pure il Cossovich, non avevano esitato a sparare contro i garibaldini, visti come esponenti del mazziniano al pari di Pisacane. Ma con l'arrivo delle navi sarde e del Persano, la spedizione veniva ammantata dai colori del Piemonte liberale, costituzionale e monarchico. Tutti aspetti che per quegli ufficiali rappresentavano un marchio di garanzia. Già il 4 giugno, con messaggio cifrato, il marchese D'Aste scrive a Cavour «J'ai eu une entreuve avec Vacca, il est bien disposé, il se propose de

⁶⁶ *Ivi*, pp. 101-102.

⁶⁷ *Ivi*, p. 116.

⁶⁸ *Ivi*, p. 141: «ricevetti la visita del comandante Vacca, della pirofregata napoletana Fieramosca, che si disse ansioso di porgermi i suoi ringraziamenti per le tempestive misure che avevo preso per impedire la prosecuzione del bombardamento da parte delle navi da guerra napoletane. Aggiunse che nella squadra del re delle Due Sicilie questi sentimenti erano condivisi da tutti, tranne pochissime eccezioni».

⁶⁹ C.B. Cavour, *op. cit.*, 29 maggio 1860, vol. 1, p. 116.

⁷⁰ Il conte di Castagnetto scrive a Cavour che era giunto in quel porto il *Capri*, comandato da Marino Caracciolo, il quale sosteneva che «selon lui le nombre des débarqués étoit d'environ 720 individus, dont il ajouta que plus de 200 restèrent sous le coups de sa mitraille au moment du débarquement» (C.B. Cavour, *op. cit.*, 29 maggio 1860, p. 143).

en a parler à le commandant la station napolitaine, il n'y a pas grand espoir sur un prononciamento général»⁷¹. Con un simile, insperato primo approccio, Persano reputava a quel punto indispensabile recarsi di persona a Palermo, convinto com'era che il D'Aste fosse troppo «timido ed irresoluto» nel condursi in quell'affare⁷². Due giorni dopo, fu costretto ad ammettere che le cose non erano facili come aveva creduto.

Il marchese D'Aste ha iniziato bene le cose sul conto degli ufficiali napoletani, ma è faccenda assai più difficile che non si pensa. Ho parlato con molti di loro, ché tutti vennero a visitarmi, e fortuna vuole che fossero di mia antica conoscenza. Io insistetti affinché alberassero la nostra bandiera, ma se si hanno gli ufficiali, non si hanno gli equipaggi⁷³.

Già qui si presentava il problema della divisione tra ufficiali ed equipaggi, dualismo che accompagnerà la Marina fino alla fine della crisi garibaldina e anche oltre. In ogni caso, in meno di una settimana Persano riuscì a prendere il polso alla Marina napoletana⁷⁴, preparandosi ad approcciarla nei modi e nelle maniere più consone alla situazione. Persano sapeva che la Marina da sola avrebbe potuto rendere impossibile la marcia garibaldina e che pertanto il suo potenziale pericolo andasse disinnescato quanto prima. E infatti l'11 giugno arrivò la prima, concreta proposta

I due o tre legni napoletani che avrebbero alberata la nostra bandiera, quando io mi fossi assunto di prenderne immediatamente possesso, sono la pirofregata a ruote Ettore Fieramosca, comandante Vacca; la pirocorvetta Stromboli, comandante Caracciolo; la corvetta a vele Valoroso, comandante Barone. Io non credetti accondiscendere a simile loro richiesta, perché avrebbe altamente compromesso il Governo del Re [...].

⁷¹ C.B. Cavour, *op. cit.*, 4 giugno 1860, p. 165.

⁷² *Ivi*, 5 giugno 1860, vol. 1, pp. 166-167: «credo di non dover esitare un sol momento a recarmi a Palermo colla M. Adelaide e col C. Alberto; ché le probabilità di moto favorevole nella squadra napoletana crescono a mille doppi col mio arrivo. D'altronde è troppa la distanza che mi separa dal comandante marchese D'Aste per poterlo secondare all'occorrenza, ed un minuto di ritardo potrebbe far perdere tutto».

⁷³ *Ivi*, 7 giugno 1860, p. 177.

⁷⁴ *Ivi*, 8 giugno 1860, p. 179: scrive Persano a Cavour «coltivo l'affare ufficiali napoletani che prende piede, ma bisogna andar guardinghi e lo fo in tutto [...] moltissimi ufficiali di Marina napoletani mi hanno mandate le loro carte da visita»; 9 giugno 1860, vol. 1, pp. 186 e 80: dispaccio di Mathieu a Cavour «officiers de l'escadre napolitaine ne cachent plus leur sympathies pour nous. Ils font de fréquentes visites à bord de nos frégates. Tout annonce qu'ils se disposeront vite à arborer pavillon italien. [...] La Marine Napolitaine vaut peu de chose. Mr. de Saint Bon est persuade que toute entière elle ne tiendrait pas contre les trois frégates que nous avons devant Palerme».

Si è quindi combinato che sarebbero passati al generale Garibaldi. Si fosse trattato di pronunciamiento dell'intera flotta e vi avessero preso parte gli equipaggi, allora si che non v'era da esitare; ma gli equipaggi non aderendovi ed essendo caso di pochi legni non si poteva fare senza venire a rottura aperta⁷⁵.

I nomi fatti da Persano in questa lettera sono quanto mai interessanti. Abbiamo già visto di Vacca, ma anche altri ufficiali avevano un familiare in carcere o esiliato. Sembrerebbe quindi che, oltre al malessere condiviso col resto dell'ufficialità, si debbano aggiungere rancori quanto mai personali verso il regime borbonico. Questo parrebbe spiegare come mai furono loro i primi non solo ad accorrere sotto le insegne di Persano, ma anche i soli tra gli alti gradi della Marina a compromettersi al punto di doversi rifugiare a bordo della nave di Persano⁷⁶, come in seguito si vedrà. Quanto a Caracciolo, dopo essersi vantato – come visto – di meriti inesistenti, lo ritroviamo qui favorevole alla causa italiana. Ciò non fa che dimostrare quanto detto in precedenza sull'importanza dell'arrivo della navi sarde nel cambio di atteggiamento degli ufficiali napoletani. Il contegno tenuto dall'ammiraglio piemontese in questo caso, è lo stesso che serberà in seguito per l'affare del *Veloce*. Quella di Palermo fu in pratica l'ultima azione della Marina in Sicilia⁷⁷, ed è sintomatico che ciò avvenne dopo il duplice incontro del Vacca coi comandanti sardo e inglese. Infatti, pur se vi è traccia dell'organizzazione di una seconda spedizione nelle carte di Nunziante, la Marina in questa non aveva che un ruolo ausiliario di trasporto truppe⁷⁸. L'arrivo a Palermo della moderna forza navale del Persano è indubitabilmente il nodo centrale di tutta la vicenda. La critica situazione politica e internazionale, la frustrazione dei comandanti napoletani e l'immagine di modernità che Persano offrì ai napoletani mettendo in mostra le nuove navi a elica della Marina sarda⁷⁹, dovevano rendere estremamente suadenti le lusinghe più o meno velate che – direttamente o tramite il marchese D'Aste – faceva ai detti ufficiali. Anche

⁷⁵ *Ivi*, 11 giugno 1860, pp. 186-187.

⁷⁶ *Ivi*, 4 settembre 1860, vol. 2, p. 236: Non furono certo gli unici. In questa lettera datata 4 settembre, vi è allegata una nota sugli individui rifugiati sulle navi sarde, tra i quali vi erano il conte capitano di fregata Vitagliano (dal 9 agosto), il capitano di vascello Vacca (dal 14 agosto), il marchese Barone (dal 22 agosto), Giovanni Cafiero, duca di Riardo e alfiere di vascello (dall'1 settembre), il primo pilota della Real Marina Napoletana Visco (dal 4 settembre).

⁷⁷ Anche se vi fu qualche altra azione, come quella di Catania del 2 giugno, legata però più che altro alla fedeltà dell'ufficiale al comando (ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1189, 2 giugno 1860).

⁷⁸ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 1143, giugno 1860.

⁷⁹ G.R. Mundy, *op. cit.*, pp. XL-XLI.

il comandante Salazar andò a rendere visita a Persano sulla *Maria Adelaide* mentre evacuava le truppe napoletane durante la ritirata da Milazzo e

può così vedere da vicino quale poderoso strumento di guerra sia la grande fregata [...]. Il suo collega sardo [...] non avrà mancato di fargli visitare il ponte di batteria e di attirare la sua attenzione sui modernissimi pezzi rigati da 220 mm del miglior acciaio svedese [...], sa che la *Maria Adelaide* raggiunge la splendida velocità di 12 nodi e mezzo, e la paragona melanconicamente ai 10 delle più veloci delle sue navi⁸⁰.

Non appena le navi sarde comparvero nelle acque siciliane, subito

alcuni ufficiali della marina napoletana avendo manifestati sentimenti italiani al comandante del Governolo [...] gli aveva data [Cavour a Persano] facoltà di assicurare gradi e condizioni vantaggiose a coloro che promuovessero un pronunciamento della squadra borbonica in favore della causa italiana⁸¹.

Una simile offerta in un contesto com'era quello della giovane ufficialità delle Due Sicilie, prigioniera ormai di una routine priva di sbocchi di carriera e che prevedeva solo promozioni per anzianità⁸², non poteva cadere nel vuoto. E difatti, come riferisce Persano: «Questa sera devo avere un abboccamento col comandante Vacca dell' *Ettore Fieramosca*»⁸³. Il fatto che ben quattro ufficiali comandanti, non appena comparso il Persano nelle acque di Palermo accorressero a mettersi al suo servizio, può ben darci l'idea di come la sua presenza fu un fattore determinante per le scelte degli ufficiali napoletani, molti dei quali tra l'altro (come conferma lui stesso) conosceva personalmente. Ciò deve aver pesato non poco nella decisione di questi nell'aprirsi a lui in maniera così compromettente. La conferma di ciò la dà Persano stesso, che con una lettera a Cavour del 25 giugno lo informa che

Nessun legno della squadra napoletana ha potuto defezionare, perché vi erano contrari gli equipaggi. Mando a V. E. la nota degli ufficiali napoletani di marina che in ogni evento sarebbero per noi.

Vacca – Capitano di fregata, comandante la pirofregata *Ettore Fieramosca*

Barone – Capitano di fregata, comandante la corvetta a vele *Valoroso*

⁸⁰ *Ivi*, p. XLVI.

⁸¹ C.P. Persano, *op. cit.*, p. 22.

⁸² Si vedano al proposito i *Ruoli Militari* riportati nell'Appendice documentaria.

⁸³ C.P. Persano, *op. cit.*, p. 27.

Marchese C. di Liguoro – Alfiere di vascello
Marchese E. A. di Liguoro – Alfiere di vascello
Marchese G. Dragonetti Gorgone – Tenente di vascello
G. Martinez – Alfiere di vascello
A. Coseich – Alfiere di vascello
E. Accinni – Alfiere di vascello
F. Vitagliano Moccia – Alfiere di vascello
Conte Stanislao di Monfort – Alfiere di vascello
P. Cottrau – Alfiere di vascello
A. Pucci – Tenente di vascello – dettaglio della corvetta a vela Valoroso
Barone Caracciolo – Tenente di vascello

Oltre alla contrarietà degli equipaggi, va detto che fu Garibaldi stesso a sconsigliare a questi ufficiali di unirsi a lui, in quanto li reputava più utili a Napoli che tra le sue fila⁸⁴. Come si vedrà, il passaggio dello stretto di Messina darà pienamente ragione al nizzardo. Si nota subito che la quasi totalità di costoro erano giovani ufficiali, i quali evidentemente parteggiavano per la soluzione unitaria senza se e senza ma, oltre ai già nominati Barone e Vacca che agivano probabilmente per motivi più strettamente personali. E gli altri? Fino al 9 di luglio, infatti, quando Persano inviò a Cavour questo messaggio: «Ricevo da Messina avviso del comandante del Governolo che probabilmente questa notte, o nel mattino di domani, arriverà in questa rada la pirocorvetta napoletana La Veloce di colà partita per mettersi sotto la nostra bandiera»⁸⁵ il suo consiglio di darsi a Garibaldi non era stato accolto da nessuno. Evidentemente a quegli ufficiali poco andava a genio di essere accostati al nome di un rivoluzionario. Lo stesso comandante Anguissola, quando Persano lo consigliò di darsi a Garibaldi per far salve le apparenze «titubava, ma avendolo accertato che il suo segnalato servizio alla causa nazionale sarebbe stato preso in alta considerazione dal mio governo, acconsentì»⁸⁶. È di particolare interesse pertanto la descrizione che il Persano fa dell'incontro col suddetto capitano⁸⁷, primo ufficiale napoletano a passare sotto le insegne dell'Italia unita che, in parte, sembra aprirci uno spaccato sul sofferto passaggio che portò i detti ufficiali alla causa unitaria:

⁸⁴ C.B. Cavour, *op. cit.*, 25 giugno 1860, vol. 2, p. 239.

⁸⁵ C.P. Persano, *op. cit.*, pp. 67-68.

⁸⁶ C.B. Cavour, *op. cit.*, 10 luglio 1860, p. 314.

⁸⁷ R.M. Selvaggi, C. Somma, R. Majuolo, *op. cit.*, pp. 60-61.

s'inoltrò col dirmi ch'era venuto per mettersi sotto il mio comando ed inalberare quella bandiera italiana dello stemma sabauda [...]. Conoscere il bene e il male del suo passo, molto avere combattuto con se stesso prima d'intraprenderlo; l'amore di patria avere finalmente trionfato, ma che pur doveva confessare di soffrirne moltissimo. Istante tremendo era certo quello per un militare⁸⁸!

Quando la *Veloce* e tutti i suoi ufficiali⁸⁹ passarono a Garibaldi, a Torino ci si illuse che questo fosse il prologo di un passaggio in massa della flotta napoletana dall'altra parte della barricata. Anche se questo auspicio non si realizzerà, pure queste prime, aperte defezioni⁹⁰ segnarono definitivamente le sorti del Regno e, soprattutto, la posizione assunta dall'ufficialità napoletana: è infatti estremamente interessante (pur se impossibile da verificare) quel che scrive Lafarina a Cavour, ossia che «una persona spedita a me dal Comitato [di Messina?] ha avuto imbarco sopra un legno di guerra napolitano, e ritornerà a Messina sull'istesso legno, per connivenza degli ufficiali!»⁹¹. Se pure alcuni ufficiali erano apertamente passati tra le file garibaldine, il resto dell'ufficialità ancora rimase con il piede in due staffe. Ma il gesto dell'Anguissola aveva ormai scoperchiato il proverbiale vaso di Pandora. Subito dopo la defezione della *Veloce*, infatti, si ebbe un rapido incremento e diffusione di «alarming symptoms of disaffection [...] among the officers of other vessels of the Neapolitan navy»⁹². È probabile

⁸⁸ C.P. Persano, *op. cit.*, p. 70; cfr. C.B. Cavour, *op. cit.*, 10 luglio 1860, pp. 314-315: «Visto lo stato d'agitazione di quel comandante e del suo stato maggiore, a modo di visita andarono degli ufficiali nostri al loro bordo, che si ritirarono appena la *Veloce* si mise a salpare per entrare in porto [...]. Il marchese d'Aste ha fatte larghe promesse; qui è caso, eccellenza, di sostenerle, ed oso fare le mie istanze sul proposito. Mi metto ne' panni di quell'ufficiale, e so che notte deve aver passata».

⁸⁹ C.B. Cavour, *op. cit.*, 9 luglio 1860, p. 327. D'Aste a Persano invia una lista dei nominativi degli ufficiali naviganti sulla pirocorvetta *Veloce*:

comandante di Fregata Conte Amilcare Anguissola;

1° tenente di vascello Matteo Luigi Civita;

alfieri di vascello: Cesare Sanfelice de' duchi di Bagnoli, Carlo Turi, Carmine D'Afflitto;

tenente della fanteria di Marina Guglielmo Fallino de Luna;

pilota Giuseppe Cacace.

Invece «De marinari rimasero 12, de' soldati di marina 8. Nessun macchinista» (13 luglio 1860, p. 326).

⁹⁰ C.P. Persano, *op. cit.*, p. 83; cfr. C.B. Cavour, *op. cit.*, 17 giugno 1860, p. 214. Persano a Cavour «Credo che una quindicina di ufficiali napoletani passeranno a Garibaldi; credetti meglio si decidessero per lui, che non per noi, quando non si poteva avere un totale pronunciamento della squadra. Compromette meno il governo, e lo scopo è lo stesso».

⁹¹ C.B. Cavour, *op. cit.*, 18 giugno 1860, p. 220.

⁹² TNA, *Foreign Office*, b. 165/132, 14 luglio 1860; cfr. C.B. Cavour, *op. cit.*, 14 luglio 1860, p. 328: Villamarina a Cavour «plusieurs officiers ont donné et vont donner leur démission, se refusant d'agir contre le sentiment national et de contribuer à la guerre civile. Le bateau à vapeur *Veloce* de

si credesse che, perduta la Sicilia – anello debole e perpetua spina nel fianco del Regno borbonico – sarebbe stato possibile proseguire con maggior convinzione nel rafforzamento del governo liberale e far entrare Napoli in quell'alleanza federativa con Torino che avrebbe permesso agli ufficiali di conservare le proprie posizioni di potere, salvaguardando sia la patria napoletana che l'idea di unità italiana. Il fatto che ministro della guerra venisse nominato Pianell, di idee liberali e favorevole alla Confederazione italiana ma fedele alla dinastia borbonica⁹³, e che contemporaneamente il conte d'Aquila (che era a capo della Marina) patrocinasse la nomina di Girolamo Ulloa – anch'egli liberale e in esilio – a comandante supremo dell'Esercito, rende bene il quadro della situazione. Va infatti detto che «la preferenza confederativa del neoministro della guerra fiacca la capacità di reazione dell'esercito negli ultimi giorni della campagna di Sicilia»⁹⁴. Sull'incidenza che ebbe il conte d'Aquila in tutta la vicenda si dirà più avanti. Le parole del Persano, recatosi a Napoli dopo che Garibaldi era giunto a Messina, «Termino col dargli la buona notizia che possiamo ormai far conto sulla maggior parte dell'ufficialità della regia marina napoletana»⁹⁵ più che a riprova della decisione di perseguire l'unità italiana sotto Casa Savoia, potrebbero essere lette in quest'ottica. Del resto Cavour voleva evitare che Garibaldi sbarcasse sul continente, il che rientrava nelle vedute di questi ufficiali. Infatti, Persano diceva «gli ufficiali napoletani son pure devoti alla politica di V. E. ed a me»⁹⁶. Questo però non significava che costoro volessero conservare la dinastia (non tutti, almeno) come avrebbero voluto Pianell e il conte d'Aquila, bensì solo l'autonomia del Regno. Difatti, quando

Il conte d'Aquila avendo oggi invitato gli uffiziali di Marina che si trovavano a Napoli a prestare nelle sue mani giuramento di obbedire agli ordini del Re, questi si rifiutarono assolutamente di farlo, dichiarando essere pronti solo a giurare obbedienza agli ordini costituzionalmente emanati dal Governo. Malgrado le più vive istanze, non fu possibile ottenere altra risposta, tal che il conte d'Aquila dovette sottomettervisi⁹⁷.

la Marine Napolitaine serait déjà passé à Garibaldi; il Fulminant, qu'on voulait envoyer en croisière, s'est refusé de partir».

⁹³ T. Battaglini, *Il crollo militare del Regno delle Due Sicilie*, Società Tipografica Modenese, Modena 1938, p. 29.

⁹⁴ S.A. Granata, *op. cit.*, p. 35.

⁹⁵ C.P. Persano, *op. cit.*, vol. II, p. 17.

⁹⁶ C.B. Cavour, *op. cit.*, 17 luglio 1860, p. 342.

⁹⁷ *Ivi*, 14 luglio 1860, p. 332.

Il giuramento costituzionale prevedeva di obbedire al Re e alle leggi promulgate dal governo costituzionale⁹⁸, sicché questa presa di posizione degli ufficiali può essere letta alla luce dell'interpretazione sopra esposta. Certo, in ogni caso, la Marina stava *de facto* decidendo le sorti del Regno. E mentre a Napoli il ministro della guerra Pianell ordinava che un corpo di spedizione si recasse in Sicilia, «la flotta, guidata dall'ammiraglio Luigi conte d'Aquila, zio del sovrano, si opponeva al loro imbarco e allora si decideva di mandare unicamente delle navi per imbarcare Bosco coi suoi soldati»⁹⁹. Tale rifiuto fu forse concertato tra il conte e Pianell stesso, anch'egli evidentemente favorevole a non impegnarsi in inutili spargimenti di sangue in Sicilia in modo da giungere più rapidamente (sperava) alla Confederazione. Va infatti notato che non solamente gli ufficiali, ma anche gli equipaggi stessi si rifiutarono di partire¹⁰⁰. Si tratta di quegli stessi equipaggi che – come abbiamo visto e continueremo a vedere – erano al polo opposto rispetto alle posizioni dei loro ufficiali. Ciò potrebbe spiegarsi con la percezione diffusa tanto negli ufficiali che negli equipaggi dell'inutilità di battersi in una terra che li vedeva come stranieri e invasori. Quando poi la crisi si spostò sul continente, il comportamento degli equipaggi sarà quanto mai differente. A Milazzo, infatti, Piola (al comando della *Veloce*, ora *Tuckery*) trovò le fregate napoletane intente al solo imbarco dei soldati e per nulla intenzionate ad assumere atteggiamenti offensivi. Addirittura, riferisce che sulle navi «si commisero atti d'insubordinazione dichiarati, non per spirito nazionale, ma per timore di sortire e combattere», e per di più «Mi si presentarono diversi ufficiali napoletani di Marina: Enrico Accinni, Pasquale Libetta, Gasparo Nicastro»¹⁰¹. Quando, però, Persano giunse sul posto l'imbarco delle truppe era ormai quasi completato, sicché non ci fu tempo di promuovere il passaggio di quelle navi alla causa italiana, anche per il fatto che «nessuno degli ufficiali napoletani di mia conoscenza si trovava su que' legni»¹⁰². La cosa si ripeté ancora il 22 luglio in termini ancora più drastici, quando

quatre batiments de guerre napolitains sont partis aujourd'hui pour Messina, à la suite de négociations avec le Corps de la Marine qui se refusait de partir, le Gouvernement

⁹⁸ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, martedì 10 luglio 1860, n. 149, p. 597. Testo integrale riportato nell'Appendice documentaria.

⁹⁹ P. Pieri, *Storia militare del Risorgimento. Guerre e insurrezioni*, Einaudi, Torino 1962, p. 682.

¹⁰⁰ C.B. Cavour, *op. cit.*, 14 luglio 1860, p. 331: Villamarina a Cavour cita il caso del *Veloce* e della *Fulminante*, il cui equipaggio «si è risolutamente rifiutato di partire per la Sicilia, dove lo si voleva spedire in crociera». Il 15 luglio aggiunge che «quattro fregate si rifiutarono di partire».

¹⁰¹ *Ivi*, 20 luglio 1860, pp. 356-357.

¹⁰² *Ivi*, 27 luglio 1860, p. 395.

a du subir la condition imposée par les officiers de désarmer les batiments et de faire accord avec Garibaldi, protestant qu'ils allaient uniquement par humanité pour retirer les troupes qui risquaient de mourir de faim¹⁰³.

Una presa di posizione così ricattatoria e dai toni insolitamente “bruschi” da parte di un'ufficialità che lungo tutto lo svolgimento della crisi e fine del Regno si comportò sempre con molta circospezione e senza troppo comprometersi, si può ben spiegare ipotizzando una copertura garantita loro dalla più alta carica del loro Corpo (ovvero il conte d'Aquila, viceammiraglio, di cui analizzeremo meglio le posizioni in un paragrafo successivo) e probabilmente in accordo col Ministro costituzionale della guerra, che come si è visto non era particolarmente incline ad appoggiare lo sforzo bellico in Sicilia. Oltre a queste considerazioni, che una tale convergenza abbia potuto ragionevolmente essersi verificata lo inducono a pensare i nomi degli ufficiali che rifiutarono di partire se non alle condizioni da loro poste. Si tratta di tre nomi che non si ritrovano tra quanti avevano contatti col Persano, quali Guillamat e Rocca, ma soprattutto di un ufficiale insospettabile come il Lettieri¹⁰⁴, che addirittura seguì successivamente il Re a Gaeta.

Lo sbarco in Calabria: la Marina non esiste più

Dopo la perdita di Palermo e Messina, le basi navali borboniche dovettero essere spostate sul continente. La lontananza di queste dalle coste siciliane agevolò il continuo sbarco di armi e volontari sull'isola senza che la Marina napoletana potesse intervenire. Non che questa avesse la benché minima intenzione di farlo! Come scrisse Villamarina a riguardo dell'evacuazione delle truppe borboniche dall'isola, questa si era resa

une nécessité apres le prononciamiento dans la marine qui à déclaré en masse qu'elle n'agirait plus contre les Siciliens. [...] Le prononciamiento dans la marina a déjà eu lieu, par conséquent il n'y a plus de danger que l'apparition de notre escadre ici puisse nous créer de embarass¹⁰⁵.

¹⁰³ *Ivi*, 22 luglio 1860, p. 360.

¹⁰⁴ *Ivi*, 23 luglio 1860, p. 368, Villamarina a Cavour.

¹⁰⁵ *Ivi*, 31 luglio 1860, pp. 420-421.

Il 13 agosto, il *Tuckery* (ex *Veloce*) con 150 uomini tentò addirittura di catturare il vascello *Monarca*, che si trovava nel cantiere di Castellammare di Stabia dopo la sua trasformazione in pirovascello a elica¹⁰⁶.

Il capitano del suddetto vascello, il Vacca¹⁰⁷, era favorevole alla cessione della nave al nemico e della questione Persano parlò direttamente con lui. Vacca gli rivelò che

il vascello non è più ormeggiato lungo la banchina, si bene perpendicolarmente alla stessa, colla prora infuori; che non vi sono legni pronti per inseguire il Piola [che comandava il *Tuckery*], né a Castellammare né in Napoli e che egli non andrà a bordo in quella notte¹⁰⁸.

Ma nonostante gli accorgimenti presi, l'assalto fu respinto dall'equipaggio comandato da Guglielmo Acton. Il suo ruolo nella vicenda, però, non è ben chiaro. Se pur fu tra i primi a prendere servizio nella nuova Marina unitaria appena un mese dopo, in questo caso si resta in dubbio se fu trascinato dai suoi uomini¹⁰⁹ o se fu egli stesso a porsi a capo della difesa¹¹⁰. Come che sia, ormai compromesso, il Vacca si rifugiò sulla nave di Persano¹¹¹ mentre a tutti i membri dell'equipaggio del *Monarca* furono concesse onorificenze e gratifiche. Tuttavia salta immediatamente all'occhio un'eccezione, quella del sottotenente del reggimento di Marina Achille Cubitosi. Questi fu passato per punizione nei ruoli sedentanei «atteso la cattiva condotta tenuta la sera del 13 al 14 dell'andante sul vascello *Monarca*, la mancanza di subordinazione e gli usati modi impropri verso il comandante dello stesso»¹¹². Non essendo specificato in cosa consistessero questi modi impropri, si potrebbe anche pensare che questo Cubitosi abbia in qualche modo insinuato che anche Acton fosse complice dei garibaldini come Vacca. Se ciò fosse vero, sarebbe un'ulteriore prova della sfiducia che gli equipaggi nutrivano ormai verso i loro ufficiali. Ecco qui, dunque, emergere chiaramente la frattura prodottasi tra ufficiali e marinai: un comandante che

¹⁰⁶ ASNa, sezione Militare, C.V.M., f. 8, fasc. 38.

¹⁰⁷ TNA, *Foreign Office*, b. 425/439, 2 marzo 1860: riferisce il Console inglese a Napoli che quella settimana ci furono molti arresti per una supposta cospirazione, tra i quali i marchesi Vacca. Questa notizia potrebbe spiegare la successiva decisione dell'ufficiale di concordare col Persano la cattura delle sua nave.

¹⁰⁸ C.P. Persano, *op. cit.*, vol. II, pp. 28-29.

¹⁰⁹ G. de' Sivo, *op. cit.*, p. 39.

¹¹⁰ C.P. Persano, *op. cit.*, p. 30.

¹¹¹ *Ivi*, p. 27.

¹¹² ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1320, 25 agosto 1860.

cede la sua nave senza combattere, l'equipaggio della stessa che la difende e che forse nutre sospetti anche verso il comandante in seconda. Arrivati a questo punto, le dinamiche del conflitto interne al Regno si erano messe in moto e avrebbero seguito la loro propria logica di sviluppo. Il tentato abbordaggio al *Monarca* ebbe inoltre un effetto imprevisto, ovvero di contribuire ancora di più a

ulteriormente spaventare e disorientare i borbonici alla vigilia del forzamento dello stretto di Messina. Molte notizie e molte voci che circolarono in quei giorni, influenzando anch'esse a seminare avvillimento e confusione tra i napoletani, trovarono nel precedente dell'attacco a Castellammare di Stabia un puntello di verità¹¹³.

Da quando la Sicilia era stata evacuata, era iniziato un gioco sotterraneo di forze che cercavano di usare le disposizioni degli ufficiali di Marina per il proprio utile. I giocatori erano principalmente Cavour e il conte d'Aquila. Il 1° agosto, infatti, Cavour aveva scritto a Persano «non aiuti il passaggio di Garibaldi sul continente; anzi veda di ritardarlo per via indiretta il più possibile». Perché? La risposta ce la dà Cavour stesso in una lettera che scrisse lo stesso giorno a Villamarina. Qui spiega che, se Garibaldi arrivava a Napoli prima che scoppiasse il moto nazionale, «c'est lui et non Victor Emanuel qui sera le véritable Roi d'Italie»¹¹⁴. Al moto che si andava organizzando

dovranno possibilmente partecipare i legni da guerra napoletani che saranno nel porto. Ella potrà ottenerlo. Se il moto riesce ed il Re scappa, prendi pure l'immediato comando di tutta la squadra, dichiarando che lo fai per impedire che si sciolga ed accadano disordini. [...] Si presenterà pure al conte d'Aquila e non gli nasconderà essere colà mandato a richiesta del suo fratello¹¹⁵.

Sfruttando dunque i legami intrecciati dal Persano con gli ufficiali napoletani, Cavour voleva anticipare lo sbarco di Garibaldi sul continente, arrivando pure a tentare di coinvolgere il conte d'Aquila. Costui però – come accennato e come vedremo poi – non poteva certo condividere le idee del Ministro piemontese. Basti qui riferire quanto scriveva Eugenio Fasciotti a Cavour, ovvero

¹¹³ M. Gabriele, *Da Marsala allo stretto*, cit., p. 117; cfr. C.B. Cavour, *op. cit.*, 14 agosto 1860, vol. 2, p. 82. Persano a Cavour: «L'ardita impresa di Piola andò fallita. Non poterono troncare le catene che tenevano legato il vascello. Scoperti, non ebbero che a scambiare alcune cannonate di poco conto, ed andarsene. La città è tutta sottosopra. Credono Garibaldi sbarcato».

¹¹⁴ C.B. Cavour, *op. cit.*, 1 agosto 1860, p. 2.

¹¹⁵ *Ivi*, 30 luglio 1860, vol. 1, p. 413.

Intanto qui la Corte non si sta inoperosa, ed organizza essa pure una reazione, che pare nel senso Costituzionale. Il Conte d'Aquila, zio del Re, ne sarebbe alla testa: e mi si dà per positivo che fin da ora si tengono assodate persone da servire poi nel momento dell'azione; e si sono anche distribuiti buon numero di revolvers a questi tali¹¹⁶.

Come diremo, la partecipazione del conte d'Aquila a qualsivoglia trama reazionaria è estremamente dubbia. Del resto, per Fasciotti qualunque movimento in senso contrario a quello che portava all'unione col Piemonte era da considerarsi reazionario. Lui stesso ci dice che questa presunta "trama" reazionaria si muoveva in senso costituzionale, il che è necessariamente una contraddizione in termini. Più sensato è invece il supporre che il conte fosse alla testa di un'ala costituzionale ma autonomista del mondo militare e di corte, che si contrapponeva a una liberale e unionista. Entrambe, poi, cercavano di screditarsi a vicenda¹¹⁷. Frattanto rimaneva la questione dello Stretto. Il 2 agosto Persano informava Cavour che c'erano navi napoletane a incrociare in quelle acque, cosa che avrebbe reso difficile – se non impossibile – il passaggio ai garibaldini¹¹⁸. Tuttavia il loro atteggiamento era puramente difensivo, se non addirittura connivente

Due giorni sono, questo governo ordinò alla fregata a vela Partenope di partire pel Faro ed agire contro la spedizione Garibaldi. Chi la comandava, che era il capitano di vascello G. Barone, si diede ammalato; venne allora destinato il capitano Flores, quello che bombardò Palermo, che rifiutò nettamente cotale missione¹¹⁹.

Date queste premesse, sapendo che era ormai impossibile fermare Garibaldi in Sicilia, Cavour decise di giocarsi tutto a Napoli. Il 9 agosto scrive quindi a Persano

di dar ordine ai legni della R. Squadra di tenersi lontani dai luoghi delle ostilità che potranno accadere durante lo sbarco di Garibaldi nel continente. La bandiera di Garibaldi essendo la nostra, non potevo contestare che la presenza di legni della R. Squadra avrebbe dato luogo a gravissimi inconvenienti. Mi si assicura d'altronde che Garibaldi

¹¹⁶ *Ivi*, 1 agosto 1860, vol. 2, p. 4.

¹¹⁷ *Ivi*, 31 luglio 1860, vol. 1, p. 422. Villamarina a Cavour: «Nunziante a écrit deux lettres qu'on fait circuler manuscrites parmi les officiers et le soldats de l'armée. Ces lettres sont écrites en sens libéral, et devoilent les infamies et malversations auxquelles se serait livré le Comte d'Aquila dans l'administration de la marine et de l'Etat».

¹¹⁸ *Ivi*, 2 agosto 1860, vol. 2, p. 8.

¹¹⁹ *Ivi*, 6 agosto 1860, p. 28, Persano a Cavour; cfr. *ibidem*, 7 agosto, p. 40, Nisco a Cavour.

non troverà alcun grave ostacolo durante lo sbarco, stante il contegno della Marina Napoletana¹²⁰.

È proprio in questo periodo che il conte d'Aquila sembra cambiare politica, volgendosi alla "reazione"¹²¹. Dato che era stato contattato da Cavour per mezzo di Persano e del suo gruppo operativo in Napoli, una volta verificata la diversità di progetti ha forse ritenuto più opportuno appoggiarsi all'incaricato francese Brénier per richiedere un cambio di ministri e un atteggiamento più duro onde salvaguardare la dinastia e il Regno. La vicenda del *Monarca* – coi suoi riflessi e conseguenze – e il passaggio in Calabria di Garibaldi segnò probabilmente la decadenza delle idee autonomiste-costituzionali all'interno dell'ufficialità di Marina, sostituite da quelle unitarie-annessioniste. Da quanto abbiamo potuto vedere, è plausibile supporre che tali idee coincidessero con due gruppi distinti all'interno della Marina: il primo, capeggiato dal conte d'Aquila, cui afferivano probabilmente ufficiali quali Lettieri, Flores, Rocca, Guillamat; il secondo, capeggiato da Vacca e Barone, cui si riferivano gli altri ufficiali che abbiamo già incontrato. Si tratta di una supposizione, ma certo ha il pregio di spiegare in modo convincente l'atteggiamento di un Lettieri o di un Flores, che pur essendo stati tra i più strenui difensori della dinastia borbonica in più di un'occasione hanno disobbedito ai voleri sovrani. Questi due gruppi sicuramente non esistevano prima dell'arrivo di Persano a Palermo. È persino probabile che le loro vedute abbiano coinciso nell'idea di abbandonare la Sicilia e far entrare il Regno in una confederazione italiana (almeno sin quando Garibaldi non sbarcò in Calabria), lavorando pertanto compattamente allo stesso risultato. Punto di rottura è invece il mantenimento della dinastia borbonica. Le azioni dei due "gruppi" di ufficiali sembrano mostrarci che era qui la vera differenza: i primi desideravano un Regno ancora indipendente sotto Casa Borbone, i secondi preferivano mantenere l'autonomia del Regno sotto un ramo di Casa Savoia. Lo si deduce da quanto scrive Giuseppe Vacca (fratello dell'ufficiale di Marina, rientrato dall'esilio) a Cavour. Egli pone la questione della soluzione unitaria al Sud, che se pur accettata principalmente «per odio implacato al Borbonismo», pure gran parte della società napoletana (e dunque anche del Corpo ufficiali della Marina) «accettando l'annessione, chiede altamente garentie e condizioni

¹²⁰ *Ivi*, 9 agosto 1860, p. 49.

¹²¹ *Ivi*, 11 agosto 1860, p. 62, Villamarina a Cavour: «De Martino m'a dit hier matin que Brénier ainsi que le Comte d'Aquila demandent instamment que Naples soit mis en état de siège et un changement de Ministère dans le sens rétrograde».

da fare incolume l'amministrativa, e la storica individualità del primo Stato d'Italia»¹²².

Quando il 19 agosto i garibaldini sbarcarono in Calabria, la squadra sarda era a Napoli. Persano nutrì qualche timore quando Cavour gli ordinò di tenere le sue navi lontano da dove combatteva Garibaldi. Al suo dubbio di lasciare così scoperto dal lato del mare il generale nizzardo, Cavour così lo rassicurava: «Mi si assicura d'altronde che il generale non troverà alcun grave ostacolo durante lo sbarco, stante il contegno della marina napoletana»¹²³. E difatti disturbi per lo sbarco dei garibaldini non ve ne furono, eccezion fatta per un episodio in cui il *Fulminante* e l'*Archimede* intercettarono e dispersero un trentina di imbarcazioni che trasportavano garibaldini, affondando anche due cannoniere siciliane¹²⁴. Nonostante in quel momento le certezze date dal Cavour sembrassero dissolversi, Persano dichiarò essere «mia persuasione che il naviglio napoletano non farebbe che bersagliare da lontano la torre del Faro, come aveva fatto fin qui»¹²⁵. E infatti, visto padrone delle due sponde il Garibaldi, il comandante delle forze navali in Calabria, Salazar, anziché forzare con le sue 4 pirofregate e la nuova unità a elica *Borbone* (entrata in servizio il 10 agosto) per dare appoggio alla ritirata dell'Esercito verso Pizzo, decise di tornarsene a Napoli passando per la Sicilia occidentale. Per questo motivo l'equipaggio della *Borbone* tumultuò apertamente¹²⁶. Dopo quella decisione, ogni dubbio è fugato e il Persano poté scrivere «siamo sicuri della marina reale»¹²⁷. Le diserzioni e le aperte profferte degli ufficiali napoletani ormai non si contavano più¹²⁸. È a questo punto che, ormai compreso che il crollo del Regno era questione di giorni, Cavour scrisse più nel dettaglio a Persano su come operare quando ciò sarebbe avvenuto

Abbia o non abbia la dittatura, dovrà assumere immediatamente il comando della flotta napoletana [...]. Ella radunerà a Napoli o vicinanze tutto il naviglio napoletano; allontanando gli ufficiali devoti al Re, e surrogandoli con liberali provati. Rilascierà brevetti, o per meglio dire commissioni provvisorie agli ufficiali napoletani. Nominando un

¹²² *Ivi*, 17 agosto 1860, pp. 102-103.

¹²³ C.P. Persano, *op. cit.*, p. 27.

¹²⁴ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1693, *Memorie e Documenti per la Storia del Reame delle Due Sicilie, anni 1859-1860*, p. 596.

¹²⁵ C.P. Persano, *op. cit.*, p. 55.

¹²⁶ T. Battaglini, *op. cit.*, p. 48.

¹²⁷ C.P. Persano, *op. cit.*, p. 67.

¹²⁸ *Ivi*, p. 69; cfr. C.B. Cavour, *op. cit.*, 25 agosto 1860, p. 155: Nisco scrive a Cavour che, in occasione dei rovesci in Calabria, la progettata partenza di un corpo di spedizione comandata da Pianell era stata annullata e «gli stessi borbonici uffiziali di Marina si son negati di ubbidire».

Capo di Stato Maggiore in secondo fra questi. Dovendo spedire subito una divisione piemontese [...] a Napoli, vedrà di mandare a Genova un certo numero di bastimenti a vapore, napoletani e sardi, per trasportarla. [...] riunirà la squadra napoletana, la siciliana, darà a tutti gli ufficiali commissioni, farà prestare loro il giuramento al Re ed allo Statuto, poi vedremo. Intanto sarà bene ch'ella riunisca tutta la squadra a Napoli, o vicinanze, per avere il più forze possibili a sua disposizione¹²⁹.

Vedremo in seguito le ragioni che spingevano lo statista piemontese a volersi impossessare a ogni costo della flotta napoletana. Qui basti dire che si evince come dei due gruppi di ufficiali prima menzionati, quello unitario-annessionista avesse ormai preso piede a scapito di quello costituzionale-autonomista. Non a caso Cavour parla della Marina di Napoli come di un qualcosa di già acquisito, in cui gli ufficiali del gruppo minoritario potevano essere facilmente sostituiti. Si stavano non a caso recando in quei giorni a Torino gli ufficiali napoletani Vacca e Vitagliano, rappresentanti proprio il gruppo unitario-annessionista della Marina, col quale Cavour intendeva portare a termine il compito assegnato a Persano e per il quale il loro aiuto era premessa indispensabile¹³⁰. Come si diceva precedentemente, la Marina si era già chiaramente sfasciata dopo i fatti di Palermo. In effetti, il copione degli sbarchi garibaldini in Calabria è quasi identico a quello di Marsala¹³¹. Tuttavia, se nel caso siciliano un'infinità di fattori possono concorrere a spiegare come un fatto fortuito tale sbarco, nel caso calabrese a permetterlo è l'aperta volontà dell'ufficialità borbonica di aderire alla causa unitaria o restare neutrali. Già dal 14 luglio – quando ancora i primi garibaldini dovevano effettuare uno sbarco sulle coste calabresi – il maresciallo Clary si lamentava del fatto che la flotta fosse ancora lontana, tanto che ordinò di «subito dire alla squadra ravvicinarsi alle isole Eolie»¹³². E per tutto il mese di

¹²⁹ C.B. Cavour, *op. cit.*, 27 agosto 1860, pp. 168-169.

¹³⁰ *Ivi*, 27 agosto 1860, p. 171.

¹³¹ G. de' Sivo, *op. cit.*, p. 156.

¹³² ASNa, Sezione Militare, C.V.M., f. 8, fasc. 40. Ma già da Milazzo il Clary lamentava, e a ragione, l'assoluta inconsistenza del supporto navale alle truppe di terra. Anni dopo, confutò le tesi di un opuscolo scritto da Mauro Musci, *Gaeta e il Quirinale*, nel quale si sosteneva che nei fatti di Milazzo «se i nostri legni da guerra lungo il lido avessero coadiuvato il combattimento [...] la rivoluzione italianissima avrebbe avuto sua tomba in Milazzo [...]. Invece i legni napoletani stettero silenziosi, e silenziosi rimasero al giungere de' legni piemontesi garibaldiani». Ma Clary specifica che «nessun legno da guerra vi era in quel momento fra Messina e Milazzo, essendo tutta la squadra riunita a Napoli». Le sue richieste per avere almeno due bastimenti da trasporto «giunsero, lo confesso, fino all'impertinenza». Ciò nonostante, quando la flotta partì, non diresse a Messina dove c'erano le sue truppe, bensì «va direttamente a Milazzo portando un colonnello di Stato Maggiore. Capitola e procura che le truppe di Messina fossero comprese in quella capitolazione» (ASNa, fondo *Archivio*

agosto, quel che troviamo sono – da parte del Salazar – un’ininterrotta serie di lamenti e giustificazioni per il suo inoperare. Già dal primo del mese scrisse al conte d’Aquila «i garibaldesi occupano in questa città tutta la sponda del Faro» il che rendeva secondo lui «difficoltoso ai vapori di forzare il passaggio»; inoltre dice «non credo al sicuro i nostri vapori da un colpo di mano»¹³³. Sconfitto ancor prima di combattere. E probabilmente la cosa non passò inosservata, se appena il giorno dopo dovette scrivere al Ministro della guerra per assicurare che «la Real Marina non ha bisogno di sproni per compiere strettamente il suo»¹³⁴.

Ma dato che gli sbarchi garibaldini proseguivano incessanti come se non vi fosse affatto una flotta nonostante le assicurazioni in merito, Salazar fu costretto a ricorrere a ogni tipo di giustificazione possibile. Molte di esse rispecchiano problemi assolutamente reali¹³⁵, ma si ricordi che si trattava di un ufficiale che nel luglio del ’48 inseguì per 130 miglia due velieri con a bordo i capi dell’insurrezione calabrese e li catturò. Invece ora, 12 anni più tardi, non riesce a impedire lo sbarco di Garibaldi ad appena 20 miglia di distanza dalla sua base di Reggio. Ma non era certo il solo Salazar ad accampare scuse sopra scuse. A titolo d’esempio il 20 agosto, mentre i garibaldini sbarcavano tra Bianco e Bovalino, due pirofregate erano a Reggio per cambiare il carbone e il comandante del brigantino *Aquila* si era dato malato¹³⁶. Alle accuse rivoltegli, Salazar rispose lamentando – al solito – che non poteva prolungare le crociere perché le navi «son poche per perlustrare i diversi punti del Faro ed anche fra Bagnara e Palmi»¹³⁷. I motivi addotti per evitare di eseguire gli ordini erano talvolta dei più incredibili. Uno degli esempi più assurdi è quello del comandante Caracciolo,

Borbone, b. 1693, p. 558). Com’è facile notare, anche qui, dopo la caduta di Palermo, l’atteggiamento tenuto dalla flotta napoletana è radicalmente diverso da prima.

¹³³ *Ivi*, fasc. 37.

¹³⁴ *Ibidem*.

¹³⁵ *Ibidem*: l’11 agosto scrisse essere inutile la crociera notturna, in quanto le correnti e il buio rendevano difficile vigilare su piccoli legni che devono percorrere 1 miglio scarso per giungere in Calabria; inoltre, dopo lo sbarco, era inutile il loro intervento, perché si rischiava di cannoneggiare i propri soldati. «A nulla vale il buon volere contro la possibilità fisica dell’operare». Il 17 agosto scrisse invece «Protesto sulla possibilità di evitare con fregate sbarchi alla spicciolata molti legni navigano a vela nel faro. Fregate non possono visitare tutti». A fine mese, mentre era a bordo della nuova fregata a elica *Borbone*, diceva essere impossibile distruggere le navi che trasportavano garibaldini, poiché «sono coperti detti legni da bandiere neutre». Questi legni aspettavano la loro occasione al riparo di ben munite fortificazioni, ed era quindi impossibile attaccarle senza rischiare gravi danni; inoltre era la sola *Borbone* a poter far fronte a tale potenza di fuoco, avendo cannoni rigati. Ogni azione era inutile, senza il supporto delle operazioni di terra.

¹³⁶ *Ibidem*.

¹³⁷ *Ibidem*.

che il 12 agosto lamentava di non poter operare perché il cannone a prua da 30 della *Sirena* non era stato correttamente riparato¹³⁸!

Già da luglio, del resto, è possibile assistere al progressivo disimpegno degli ufficiali dai propri compiti grazie al diario all'ammiraglio Mundy. Costui, recatosi a Napoli, annotò per il giorno 12 luglio la richiesta di 15 ufficiali di Marina di ottenere asilo politico sulla sua nave, decisi a lasciare il servizio¹³⁹. Non erano vane affermazioni, in quanto, appena quattro giorni dopo, quei 15 ufficiali presentarono le proprie dimissioni¹⁴⁰.

Il ruolo di Luigi di Borbone conte d'Aquila

Ma com'era possibile che tali aperti atti di insubordinazione restassero impuniti? Veniamo qui alla figura del conte d'Aquila Luigi di Borbone¹⁴¹, comandante in capo dell'Armata di Mare napoletana. Non è chiaro quali fossero i suoi obiettivi politici, ma è indubbio che fu grazie a lui se l'ufficialità napoletana poté comportarsi con così tanta leggerezza nell'evadere gli ordini ricevuti¹⁴². È del 6 marzo la lettera che il retroammiraglio Girolamo de Gregorio scrisse al Re¹⁴³, dalla quale apprendiamo che la Marina viveva ormai una crisi di lungo corso. Dopo il naufragio della pirofregata *Tasso*¹⁴⁴, il conte d'Aquila scavalcò il ministero e si indirizzò direttamente all'intendente generale di marina, che per legge dipendeva unicamente dal ministero della Marina. Certo «se imperiose circostanze avessero esatto un tal deviamiento dalle vie gerarchiche non sarebbe a farne caso; ma cotali anormali procedimenti si ripetono, e tendono alla rovina totale della disciplina rispetto al ministero». Denunciava il de Gregorio che spesso il direttore di Marina era all'oscuro di quanto avveniva e che tale scavalcamiento avveniva «per approfittare della costui debolezza e servirsene come mezzo a sempre più manomettere la disciplina già troppo rilasciata co' sistemi introdotti, i quali alla fin fine riproducendosi sempre in scala più estesa

¹³⁸ *Ibidem*.

¹³⁹ G.R. Mundy, *op. cit.*, p. 169; cfr. TNA, *Foreign Office*, b. 165/132, 16 luglio 1860.

¹⁴⁰ *Ibidem*.

¹⁴¹ R.M. Selvaggi, C. Di Somma, R. Majuolo, *op. cit.*, pp. 70-72.

¹⁴² Non sarà un caso, infatti, che subito dopo il suo esilio, i comandanti Vacca e Scrugli lasceranno Napoli per rifugiarsi presso il Persano, col primo che dichiarava in una lettera il giorno seguente l'esilio del conte «Come io aveva preveduto, io non ho più che far col vascello e con la Marina», ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1189, 16 agosto 1860.

¹⁴³ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1189, 6 marzo 1860.

¹⁴⁴ *Ivi*, b. 1190.

ne completeranno la dissoluzione». Si paventava il rischio di creare caos nella gestione della Marina, così da rendere il ministero della stessa «paralizzato nelle sue vitali attribuzioni, finirà col divenire affatto impotente a poter eseguire gli ordini che alla M.V. piacerà emettere».

Tali interferenze nella normale catena del comando potrebbero trovare una spiegazione plausibile nell'assoluta stagnazione della Marina militare negli anni precedenti. Essendosi il conte formato come ufficiale di Marina, può darsi che abbia adempiuto al suo incarico con serietà¹⁴⁵. In una sua lettera datata 9 giugno 1860 e indirizzata al Re, il conte ricorda come lui avesse molte volte ribadito la necessità di provvedimenti urgenti per scuotere la Marina dal suo torpore decennale e di essere sempre stato apertamente ignorato¹⁴⁶. Pur se non è chiara la ragione delle sue azioni, è assolutamente inoppugnabile che si adoperò per non far funzionare la Marina. Il caso meglio documentato è quello della fregata a elica *Borbone*. Il 3 e il 5 agosto, Felice Sabatelli scrisse sia al Re che al Ministro della Marina. Era stato incaricato di armare il vascello *Monarca* e la fregata *Borbone*¹⁴⁷, ma «atteso la ristrettezza del tempo e delle circostanze» decise di lavorare alacremente alla sola *Borbone*. E per quanto non fu impresa facile¹⁴⁸,

¹⁴⁵ E la varietà di impegni inerenti la Marina che lo vedono coinvolto per tutti gli anni '50 induce a crederlo (si veda ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 755).

¹⁴⁶ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1189, 9 giugno 1860: «quante volte io abbia rapportato, e non ora, ma da molto tempo, sempre incalzando [...] esponendo sempre le cose che poteano presentarsi nel futuro, ed a che potea andarsi incontro; ma dolorosamente [...] ogni intoppo si è frapposto, ora allegando la deficienza di mezzi, ora non esservi che rispondere, ora col dire non essere a proposito quanto io faceva presente, ora col silenzio [...]. Non si è voluto mai dare ascolto alle rappresentanze ed alle mie istanze [...]. Ora, sire: mi duole l'animo vedere tutte le mie antiveggenze realizzate [...] e che la Marina trovasi ora nel tristo stato in cui è».

¹⁴⁷ *Ibidem*.

¹⁴⁸ *Ivi*, b. 1189, 1320: il 31 luglio 1860, tra molte difficoltà, si riesce ad armare la fregata a elica *Borbone*. Felice Sabatelli promette al Re che la stessa «verrà sabato in Napoli, quantunque ora già pronta». Sabatelli mette sotto gli occhi del Re l'avanzato stato di disfacimento in cui già si trovava la Marina; difatti «il giorno 20 hanno disertato il lavoro 172 artefici eventuali di diversi mestieri, dicendosi chiamati in Napoli dalle loro famiglie [...] e quindi gli altri sono giornalmente andati via man mano. I magazzini della città di Napoli chiusi per due giorni, e quindi privati dei materiali che qui si attendeva» ma soprattutto «tutte le autorità di Marina, ad eccezione del ministro, si sono fatti un dovere di ostacolarmi per la riuscita della mia commissione». A riprova di quanto affermato in quest'ultima frase, sta un documento conservato nell'Archivio Borbone, b. 1320, dal quale apprendiamo che il consiglio d'ammiragliato (presieduto dal conte d'Aquila, prima del suo esilio) del 14 agosto propose di togliere la qualifica di maresciallo di campo al Sabatelli, in quanto «non ha adempito al suo compromesso di far veleggiare pel giorno 31 dell'ora passato luglio tanto la fregata *Borbone*, quanto il vascello *Monarca*!» Nonostante il Re avesse fatto esiliare suo zio il conte d'Aquila, il Sabatelli venne messo comunque a riposo il 31 agosto.

«il primo agosto la fregata Borbone poteva venire in Napoli per completare i carboni e viveri»¹⁴⁹.

Tutto era pronto, e quindi «il giorno 29 luglio feci rapporto a S.A.R. il conte d'Aquila, per pregarlo di far completare l'equipaggio della fregata [...] affinché la fregata uscisse in rada il primo agosto, per poter venire in Napoli a macchina». Ma invece di affrettare il più possibile la sua partenza, il conte d'Aquila ordinò tutta una serie di lavori superflui se non inutili, come far venire il carbone da Napoli «che sarebbe stato preferibile d'imbarcare in Napoli istesso». Senza nascondersi, Sabatelli dice chiaro e tondo che tali ordini «erano diretti a ritardare e non ad accelerare la partenza della fregata». La tesi secondo cui fu lui a permettere all'ufficialità di comportarsi come fece pare suffragata da quanto scrive ancora Sabatelli al Re, riferendo i motivi che adduce il comandante Scrugli per non salpare

Non potere intraprendere alcuna commissione prima che l'equipaggio abbia acquistato della pratica, e quel che è più sorprendente si è che l'equipaggio debba acquistare questa pratica nel porto di Castellammare, o tutt'al più nella rada¹⁵⁰.

Questo ostruzionismo da parte di Scrugli non piacque molto al personale navigante della fregata, e infatti il Sabatelli continua dicendo che «Scrugli non è stimato né amato dagli ufficiali e dall'equipaggio della fregata medesima. Il capitano Pasca [...] ha domandato di sbarcare, come pure altri ufficiali». Queste parole mettono in evidenza la definitiva divisione anche tra gli ufficiali, ormai schierati a favore di due diversi progetti politici: unità italiana o indipendenza napoletana. Non è chiaro però se tale conflitto originasse per questa ragione o piuttosto per rivalità personali. Lo stesso Scrugli elencava poi tutta una serie di oggetti mancanti sulla fregata, al che Sabatelli commenta «è compassionevole che oggetti di sì poco momento possano impedire la fregata di navigare!», concludendo così che «le cose esposte dal comandante della fregata non hanno alcun valore».

Visto il comportamento tanto del conte quanto del comandante Scrugli, pare certa la loro connivenza nell'impedire alla fregata di prendere il mare. Non è dunque irrealistico ipotizzare che tale comunanza d'intenti possa essere estesa alla maggior parte dell'ufficialità napoletana, visto quanto scrive il 16 agosto il tenente di vascello Miceli, fedele al Re: «sembra che Vacca si sia dimesso, come dall'acchiusa lettera. Scrugli e Vacca avevano l'incarico di

¹⁴⁹ *Ivi*, b. 1189, 9 giugno 1860.

¹⁵⁰ *Ibidem*.

non far uscire da Castellammare né la fregata né il vascello!»¹⁵¹. Che entrambi gli ufficiali nominati si fossero rifugiati presso il Persano dopo che il conte fu mandato in esilio, pare dare ulteriore forza a questa idea. Lo stretto rapporto che – parrebbe ormai certo – legava Persano, Villamarina, il conte d'Aquila, il conte di Siracusa e tutta l'ufficialità napoletana per mezzo di Liborio Romano¹⁵² fu quasi esplicitamente reso di pubblico dominio con l'avvento del nuovo governo liberale che avrebbe retto il Regno nei suoi ultimi giorni. Dopo essere stato messo all'effettivo comando della Marina militare, l'Aquila scrive così al ministero di Marina il 16 luglio:

Mi gode l'animo di poter far presente [...] i sentimenti di verace attaccamento al re costituzionale, e veri sentiti principi italiani e nazionali nobili e fermi [...] non posso tacere la mia commozione nel vedere espressa così uniforme, così sentita manifestazione per una sì santa causa nazionale.

E ancora prima, con apposito ordine del giorno rivolto al Consiglio d'Amiragliato, troviamo frasi quali

le nuove facoltà che mi sono state assegnate, io rivolgerò tutte allo scopo [...] di far ascendere la Marina militare al più alto grado di splendore, ed al presente col più ardente zelo mi adopererò ond'essa contribuisca alla gloria e al lustro di una marina vera italiana [...] l'onore del corpo, la lealtà de' sentimenti, la severità della disciplina, l'amore alla bandiera che ora protegge le sorti italiane, debbono attualmente crescere ne nostri petti e farci degni di entrare e far bella mostra di patrio valore nel consorzio delle più grandi nazioni marittime¹⁵³.

Questo sembrerebbe il discorso di un patriota. L'Italia viene continuamente chiamata in causa, mentre nessun accenno viene fatto al Re, fatta eccezione per un blando riferimento a un re costituzionale che poteva essere tanto un Francesco II quanto un altro Borbone (o addirittura un Savoia) senza che il senso del discorso cambiasse¹⁵⁴. Tale discorso deve avere avuto un ruolo non

¹⁵¹ *Ibidem*.

¹⁵² C.P. Persano, *op. cit.*, p. 46. Per maggiori chiarimenti, N. Perrone, *L'inventore del trasformismo. Liborio Romano, strumento di Cavour per la conquista di Napoli*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2009.

¹⁵³ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1699, 16 luglio 1860.

¹⁵⁴ Tuttavia, è bene ricordare che «parole come indipendenza e libertà appartenevano sia alla retorica borbonica che a quella liberale, che le utilizzavano per la propria legittimazione», C. Pinto, *La guerra del ricordo. Nazione italiana e patria napoletana nella memorialistica meridionale (1860-1903)*, in «Storica», 54, 2013, p. 50. La mia interpretazione potrebbe, dunque, essere clamorosamente smentita.

di poco conto nell'atteggiamento degli ufficiali di Marina favorevoli alla soluzione unitaria. Nell'ordine del giorno – pubblicato integralmente sul *Giornale delle Due Sicilie*¹⁵⁵ – il conte ricorda come egli ben conoscesse i meriti di tutti i suoi ufficiali, avendo con essi diviso le fatiche e i principi per molto tempo. Potrebbe essere un'affermazione di poco conto, ma anche l'indiretta conferma della comunità d'intenti tra il conte d'Aquila e l'ufficialità di Marina, che abbiamo visto provata nel caso specifico della *Borbone*. Ad ogni modo sembra darci la conferma dell'effettiva condivisione dell'idea di appoggiare la svolta costituzionale e l'abbandono della Sicilia per facilitare la nascita della federazione italiana. Potrebbe essere questo il pronunciamento della Marina tanto desiderato dal Cavour e dal Persano. La politicizzazione dello scontro interno alla Marina sembra qui essere ormai giunta a maturazione e assume caratteri di contrapposizione “noi” contro “loro”, caricati di significati tanto politici quanto valoriali¹⁵⁶. A riprova di ciò, si noti che l'aver richiamato in vigore la Costituzione del '48 spaccò la Marina in due: da un lato gli ufficiali, dall'altra i marinai. Molto si potrebbe dire in materia, ma basterà andare a leggere quel che accadde a bordo della pirofregata *Fieramosca* nel momento in cui gli ufficiali giurarono sulla Costituzione liberale per darci una viva impressione della tensione che correva ormai tra questi e i marinai.

Era il 12 agosto 1860: l'equipaggio, visti gli ufficiali, i piloti e i macchinisti che si riunivano nella camera del comandante perché «dovevano sottoscrivere il verbale di giuramento da essi prestato atteso il nuovo ordine di cose [la Costituzione data dal Re]», sospettò un tradimento

e questo sospetto si accrebbe maggiormente allorché volendosi sostituire una vecchia con una nuova bandiera [quella bianca con lo stemma borbonico col tricolore con lo stemma borbonico] [...] tutto l'equipaggio si armava immediatamente e gridava Viva il re, abbasso i traditori¹⁵⁷.

Il capitano Vincenzo Guillamat fece però tornare la calma.

Soffermiamoci nuovamente sulla figura del conte d'Aquila in questo decisivo momento storico. Diceva il Bianchini che nella condotta del conte d'Aquila si potevano distinguere due periodi. Il primo va dai mesi di giugno e luglio 1860, in cui egli fu d'accordo col “partito della rivoluzione”. Si può sospettare

¹⁵⁵ *Giornale delle Due Sicilie*, martedì 17 luglio 1860, n. 155, p. 621.

¹⁵⁶ Sul tema, si rinvia a C. Pinto, *Tempo di guerra. Conflitti, patriottismi e comunità politiche opposte nel Mezzogiorno d'Italia (1859-1866)*, in «Meridiana», 76, 2013, pp. 57-84.

¹⁵⁷ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1320, 12 agosto 1860.

addirittura che aspirasse a far partire il Re suo nipote per assumere il governo dello Stato come vicario generale. Nel mese di agosto (secondo periodo), però, si fece reazionario, sostenuto dal conte Brénier¹⁵⁸. Alfredo Zazo in un suo saggio, pur definendolo un «inetto all'alto ufficio affidatogli nella marina da guerra, quello di vice-ammiraglio e presidente del consiglio d'ammiraglio», lo reputava al contempo abbastanza sagace e di buon senso da intuire dove soffiasse il vento. Prese pertanto a incitare assieme al fratello – Leopoldo conte di Siracusa –¹⁵⁹ suo nipote Francesco affinché attuasse «riforme liberali e costituzionali e ad un'alleanza col Piemonte, sia pure per combattere l'influenza francese e quindi il pericolo murattista»¹⁶⁰. Abbiamo infatti letto le parole che pronunciò quando gli venne affidato il ministero della Marina, un linguaggio decisamente favorevole nei confronti della causa dell'indipendenza italiana. Va tuttavia considerata l'ipotesi che, in occasione della guerra contro l'Austria, questo suo fervore fosse in realtà puro calcolo politico volto a evitare l'influenza francese sulla Penisola. All'inizio dell'estate 1860 fu dunque un sostenitore del regime costituzionale, il quale era idea di molti dovesse servire a rinsaldare la monarchia napoletana. A fine luglio, il governo napoletano pensò bene di rinunciare alla Sicilia pur di salvare il trono borbonico. Abbiamo anche visto come il conte d'Aquila riuscì a non far intervenire la Marina in una battaglia che probabilmente giudicava persa e dannosa per la sopravvivenza della Casa Reale di Napoli¹⁶¹. Cavour cercò qui di «attirare nell'orbita della causa nazionale anche il conte d'Aquila. Nelle istruzioni date il 31 luglio, egli invitava il Persano a presentarsi al principe»¹⁶².

¹⁵⁸ A. Zazo, *L'esilio del conte d'Aquila (14 agosto 1860)*, in «Ricerche e Studi Storici», Tipografia del Sannio, Benevento 1939, XVIII, vol. II, p. 273.

¹⁵⁹ TNA, *Foreign Office*, b. 70/315, 5 maggio 1860: il console inglese Elliot si era ritrovato a parlare dello stato della Sicilia coi conti di Siracusa e Aquila, col secondo che lamentava al primo la pubblicazione della lettera in cui chiedeva al Re di concedere istituzioni liberali, per quanto anche lui dicesse non solo le stese cose al Re, ma anche se «his own language to H.M. was even stronger than that of the count of Syracuse's letter», lo faceva tuttavia in privata sede.

¹⁶⁰ A. Zazo, *L'esilio del conte d'Aquila (14 agosto 1860)*, in «Ricerche e Studi Storici», Tipografia del Sannio, Benevento 1939, XVIII, vol. II, p. 274.

¹⁶¹ TNA, *Foreign Office*, b. 165/132, 23 luglio 1860: a detta del De Martino, a quella data l'esilio del conte d'Aquila era già stato suggerito, dato che «the present disaffected and almost mutinous spirit prevailing in the navy has been chiefly brought about by the count Aquila».

¹⁶² A. Zazo, *L'esilio del conte d'Aquila (14 agosto 1860)*, in «Ricerche e Studi Storici», Tipografia del Sannio, Benevento 1939, XVIII, vol. II, p. 276.

Resosi però conto che non era affatto intenzione del governo costituzionale di Romano (dietro il quale c'era Cavour) – che pure aveva sostenuto –¹⁶³ cementare la monarchia ma anzi distruggerla, fece marcia indietro e fu tra i pochi a consigliare al Re una condotta ferma ed energica. Dopo la scoperta che il conte di Siracusa si era schierato pubblicamente per l'annessione del Regno al Piemonte, lui che sino a quel momento «was apparently desiderous of proclaiming himself the liberal member of the family to whom the public might adhere if the king should lose his throne», adesso invece «entirely changed his language». Assieme al barone Brénier «are strongly pressing for the establishment of the state of siege at Naples». Pare addirittura che

in the king's presence the count of Aquila has betrayed his real feelings by exclaiming that the count of Syracuse was aiming at obtaining the position which he himself was determined not to give up, in evident allusion to a regency in cause of the king's departure¹⁶⁴.

Ma di questo non abbiamo che voci di palazzo registrate dai vari consoli e membri del governo.

Tanto bastò comunque al Romano per taciarlo di essere un reazionario, addossandogli l'accusa – a cui, intimamente, nessuno prestò credito – di una presunta cospirazione contro il Re per farsi nominare reggente e farlo esiliare¹⁶⁵. Due sono i punti della vicenda che vanno sottolineati. Il primo è che il cambiamento del conte coincide con il passaggio dei garibaldini in Calabria (il che metteva in serio pericolo l'esistenza del Regno come stato autonomo all'interno di una federazione italiana, soluzione da molti auspicata), l'altro è che il suo esilio possa essere stato orchestrato dal Romano assieme a Cavour. Questi, se tanto era stato pronto ad accoglierlo in precedenza, quando s'avvide del rischio che facesse saltare gli accordi presi con gli ufficiali di Marina dovette ben pensare di disfarsene. Impossessarsi della flotta napoletana era infatti uno dei principali obiettivi che il Cavour aveva affidato al Persano, per cui probabilmente la svolta “reazionaria” del conte avrebbe potuto comportare un grave ostacolo al suo raggiungimento. Infatti, come abbiamo visto, fu per mezzo suo che la flotta napoletana rimase so-

¹⁶³ G. Virga, 1860. *La rivoluzione nel Regno delle Due Sicilie. L'insurrezione siciliana e la campagna di Garibaldi nell'Italia meridionale (4 aprile-9 novembre 1860)*, Paparo Edizioni, Napoli 2012, p. 224: istituito a Napoli un governo liberale «su proposta del conte d'Aquila (che il successivo 1° luglio sarà incaricato del comando della Marina), è nominato prefetto di polizia il giurista Liborio Romano».

¹⁶⁴ TNA, *Foreign Office*, b. 165/132, 11 agosto 1860.

¹⁶⁵ A. Zazo, *L'esilio del conte d'Aquila (14 agosto 1860)*, in «Ricerche e Studi Storici», Tipografia del Sannio, Benevento 1939, XVIII, vol. II, pp. 276-280.

stanzialmente inerte dopo l'arrivo della squadra sarda a Palermo. Il suo esilio, tra l'altro, fu decretato il giorno dopo l'attacco garibaldino al *Monarca*¹⁶⁶. È plausibile sospettare che non sia una coincidenza che questi due avvenimenti siano capitati quasi in concomitanza. Poiché era passato dal sostenere il governo liberale a una più forte presa di posizione che rischiava di compromettere il non intervento della Marina, si rendeva necessario per Cavour eliminare dai giochi una personalità influente e posta in una posizione chiave tale che poteva mandare a monte tutto il delicatissimo gioco portato avanti dallo statista piemontese¹⁶⁷. Pietro Leopardi, in una nota del 14 agosto, scrive che la parte connivente del ministero napoletano «ove riesca ad allontanare il conte d'Aquila ed ad assicurarsi de' suoi satelliti, convertirà l'altra parte, ed il massimo dei problemi sarà risoluto tranquillamente»¹⁶⁸. Queste parole ci inducono ancora di più a sospettare che il "colpo di Stato" sia stato, se non una sceneggiata, quanto meno un pretesto sfruttato e ingigantito ad arte per eliminare quello che poteva essere un grave ostacolo. E ciò non solo per via dell'appoggio che Luigi aveva dato allo stesso ministero costituzionale sino a quel momento e che stava ritirando, ma anche perché – come si ricorderà – era stato contattato da Cavour per mezzo di Persano. Si può ipotizzare che fosse quanto meno vagamente a conoscenza delle intenzioni di questi, cosa che lo rendeva un oppositore davvero pericoloso. Ad ogni modo, l'inconsistenza delle accuse viene fatta emergere da un altro saggio di Zazo¹⁶⁹. Anche il rappresentante inglese a Napoli, sir Henry Elliot, che pure considerava effettivamente Luigi un reazionario il cui esilio non poteva che essere un bene¹⁷⁰, si trova costretto ad ammettere che «the exact means by which H.R.H. intended to accomplish his object still remain somewhat obscure»¹⁷¹.

¹⁶⁶ C.B. Cavour, *op. cit.*, 13 agosto 1860, p. 76: Nisco ci informa del presunto colpo di Stato tentato dal conte d'Aquila, che sarebbe stato già esiliato se non fosse stato per l'opposizione del presidente Spinelli «Si spera in giornata di vincere le difficoltà di Spinelli e mandar via il conte d'Aquila. Questo è il punto che, quando vinto, ci darà la padronanza della situazione».

¹⁶⁷ *Ivi*, 15 agosto 1860, p. 88. Nisco a Cavour: «Un giorno saprà Napoli quanto deve a V. E. pel gran passo di togliersi dal collo questo principe assai pericoloso: è stata una gran vittoria».

¹⁶⁸ *Ivi*, 14 agosto 1860, p. 79.

¹⁶⁹ A. Zazo, *La congiura del conte d'Aquila*, in «Ricerche e studi storici», Tipografia del Sannio, Benevento 1939, vol. II, pp. 272-286.

¹⁷⁰ TNA, *Foreign Office*, b. 165/132, 17 agosto 1860: «it appears [...] that he was at the same time urging reactionist counsel upon the king an the government, and likewise negotiating with the extreme liberal and republican party. The explanation of this apparently contradictory cause seem to be that he was aware that any reactionary movement on the part of the government would probably be followed by an immediate demonstration on that of the liberals, which was expected to result in the expulsion of the king».

¹⁷¹ *Ibidem*.

3.

Patrioti o traditori?

Dal momento che la Marina era ormai praticamente inutilizzabile, il Re iniziò a maturare l'idea di cedere la sua flotta all'Impero d'Austria. Già dal primo settembre Persano aveva informato Cavour che

Il y a doute que le Gouvernement Napolitain d'accord avec l'Autriche veuille envoyer ses batiments en croisière avec le projet de fair tomber la flotte entre les mains de l'Autriche. Jusqu'à présent aucun batiment n'a pu partir, car les officiers s'y sont opposes, mais cette pensée n'est pas encore mise de coté¹.

L'accusa venne pubblicamente lanciata da un anonimo *Memorandum intorno al destino della flotta Napolitana*², indirizzato al ministero il 4 settembre, a cui era annesso un volantino (probabilmente diffuso tra gli equipaggi delle navi in quegli stessi giorni) rivolto «Agli equipaggi de' reali legni della marina napoletana, per esortarli a non seguire il Re»³. Poiché c'era il rischio che gli equipaggi mettessero in mare le navi senza che gli ufficiali potessero far nulla

¹ C.B. Cavour, *op. cit.*, 1 settembre 1860, p. 207.

² «Il nostro naviglio è minacciato d'una distornazione fraudolenta: e la perfida trama si ordisce tra le ombre del mistero, e nelle conventicole della fazione austriacante, improntando il Regio Comando. [...] già balenano i primi segni del funesto proposito di trabalzare la nostra flotta nell'Adriatico. Non è questo gratuito supposto di fervida fantasia: l'è una parola d'ordine che si va celatamente insinuando negli equipaggi de' nostri bastimenti di guerra: e gli equipaggi se ne commuovono, i macchinisti presi da nobile disdegno disertano il loro officio; uffiziali ancor solleciti della dignità loro si affrettano a chiedere il disbarco, e persino i Comandanti smettono le funzioni del comando. Eppure si è visto la sera del 3 volgente il Re in persona condursi a bordo de' bastimenti designati alla partenza, ed ei stesso riecitare lo zelo, scuotere le repugnanze, imporre l'obbedienza» (C.B. Cavour, *op. cit.*, 4 settembre 1860, pp. 233-234).

³ C.B. Cavour, *op. cit.*, 4 settembre 1860, p. 234.

per impedirlo, Cavour scrisse a Persano e Villamarina ordinandogli in modo perentorio che per nulla al mondo bisognava permettere che la flotta napoletana passasse nelle mani dell’Austria⁴. Tra gli equipaggi non si riuscì a guadagnare alcun consenso⁵, meglio andò coi macchinisti che furono convinti a scendere a terra e nascondersi. Con questo stratagemma si riuscì a impedire alle navi di partire, fornendo al contempo agli ufficiali un valido motivo per restare fermi in porto senza rischiare l’ammutinamento degli equipaggi⁶. Fondamentale si rivelò dunque “l’investimento” di Persano, il quale già dal 3 settembre riferiva che «je cherche à gagner le mécanicien à force d’argent; je risque de le jeter par la fenetre, mais patience, il le faut»⁷, dato che i soli ufficiali non avrebbero potuto far nulla per impedire la partenza delle navi. Probabilmente ebbe molta importanza il fatto che la maggior parte dei macchinisti fosse inglese⁸ e dunque non avessero alcun problema a passare al soldo di chi meglio li pagava. Diventava a quel punto fondamentale che le navi napoletane inalberassero la bandiera sarda e richiedessero così la protezione di Persano. A questo obiettivo lavorarono alacramente non solo Persano e Villamarina, ma anche Spaventa e Pietro Leopardi⁹.

6 settembre 1860: coloro che fecero il gran rifiuto

Quando infine il Re partì per Gaeta il 6 settembre del 1860, nonostante si fossero fatti tutti i preparativi per la partenza, la flotta non si mosse. È lo stesso Persano che ci spiega il perché. Con gli equipaggi rimasti fedeli al Borbone, non era possibile per i capitani delle navi in porto a Napoli rifiutarsi d’obbedire senza rischiare il linciaggio. Con Francesco II ormai prossimo a partire, Persano stesso – assieme al Villamarin – s’incaricò di trovare la soluzione al dilemma facendo sapere che a tale partenza si sarebbe opposto con la forza¹⁰.

⁴ *Ivi*, p. 223: «èvitez à tout prix que la flotte napolitaine tombe entre les mains de l’Autriche».

⁵ *Ivi*, p. 221, Persano a Cavour: «Le Roi alla à bord dans la nuit, anima les équipages; ils obéirent alors et 4 bateaux à roues quittèrent le port».

⁶ *Ivi*, p. 235.

⁷ *Ivi*, 3 settembre 1860, p. 216.

⁸ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 909: sappiamo per certo che al 30 novembre 1859 c’erano almeno ben 5 primi macchinisti inglesi in servizio presso la Marina borbonica.

⁹ C.B. Cavour, *op. cit.*, pp. 222-235, Persano a Cavour: «Si la flotte Napolitaine ou partie demande ma protection arborant notre pavillon dois-je la prendre sous mon commandement? Répondez vite»; Leopardi a Cavour: «Spaventa ed io ci affatichiamo, con qualche probabilità di successo, a farle inalberare [alle navi della flotta napoletana] la bandiera sarda e mettersi sotto la protezione della flotta sarda».

¹⁰ C.P. Persano, *op. cit.*, vol. II, p. 99.

Per dare maggior peso alla minaccia fece posizionare la pirofregata *Carlo Alberto* all'imboccatura del porto militare, ufficialmente con la scusa di recuperare un'ancora di sua pertinenza lì caduta. Quando ormai la partenza del Re era prossima, mandata all'aria ogni prudenza, Persano e Villamarina mandarono alcuni agenti a sabotare le macchine delle navi e impedire la loro partenza¹¹.

Le testimonianze dal lato napoletano ci mostrano con quanta efficienza tale opera di sabotaggio fu compiuta, a riprova ulteriore della piena connivenza dei comandanti delle navi. Luigi Jauch, anch'egli ufficiale di Marina, nelle giornate del 5 e 6 settembre, tentò di tutto per far partire i bastimenti per Gaeta. Ma macchinisti non se ne trovavano¹², molti marinai si erano congedati, le macchine erano guaste. Tutto era stato accuratamente preparato per rendere la partenza impossibile¹³. Gli ufficiali stessi avevano deliberatamente danneggiato le macchine delle loro navi e quelli che erano in navigazione si ingegnarono come poterono per poter rientrare a Napoli, come si può vedere dal rapporto di Carlo Longo, che trovò ogni genere di scuse per far tornare le navi a Napoli¹⁴. Il Re partì dunque con solo 3 avvisi a vapore. Incrociate, mentre era nel canale di Procida, le pirofregate *Fieramosca*, *Ruggiero* e *Guiscardo* guidate da quel Carlo Longo che – come visto – tornava a Napoli, furono fatti i debiti segnali per ordinargli di seguirlo a Gaeta. Queste fecero però finta di non vedere o ripeterono le medesime scuse per dirigere su Napoli¹⁵. È possibile che Longo e i suoi ufficiali avessero già preso un qualche tipo di accordo col Persano, come sembra testimoniare questa sua frase «Trois batiments Napolitains devaient venir ce matin sous ma protection arborant notre pavillon; ils m'ont manqué»¹⁶, che forse si riferisce proprio alle tre navi incontrare da Francesco II.

¹¹ *Ivi*, p. 102: «Sono informato che gli equipaggi delle navi in porto vogliono seguire il re e che quindi gli ufficiali non vi si potrebbero opporre. [...] Non è ora più il caso di guardarsi dal commettere imprudenze [...]. Bisogna impedire a qualunque costo che flotta parta. [...] Le comuni fatiche finiscono per ottenere che i legni a vapore lascino escire l'acqua dalle caldaie; che si tolgano alcune valvole dalle macchine; che si taglino i frenelli delle barre dei timoni e si frappongano altri simili gravi impedimenti».

¹² ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1320, 5 e 6 settembre 1860.

¹³ *Ibidem*: «Feci l'impossibile [...] per persuadere gli equipaggi, mandai a chiamare tutti i macchinisti, si mandarono a chiamare altri per sostituirli ma tutto inutilmente. [...] tutta la notte da me non si è fatto altro che vedere come rimpiazzare comandanti sbarcando quelli che vi erano, imbarcando se occorreva anche un pilota per comandante onde potersi eseguire li ordini; ma tutto disgraziatamente infruttuosamente, giacché nessuno veniva alle chiamate».

¹⁴ ASNa, sezione Militare, C.V.M., f. 8, fasc. 65.

¹⁵ G. de' Sivo, *op. cit.*, p. 102.

¹⁶ C.B. Cavour, *op. cit.*, 6 settembre 1860, p. 246.

Si concluse così, con un “gran rifiuto” al proprio Sovrano, la storia dell’Armata di Mare delle Due Sicilie¹⁷. Iniziava, però, nel medesimo istante quella della Regia Marina italiana. Alla battaglia del Volturno e all’assedio di Gaeta parteciparono non solo molte delle navi ex napoletane (*Borbone, Monarca, Fieramosca, Aquila, Fulminante, Tancredi e Veloce*), ma vi presero parte gli stessi ufficiali napoletani. Sulla fregata sarda *Maria Adelaide*, ad esempio, c’erano Guglielmo Acton e Carlo Libetta, sulla *Borbone* Ruggiero Vitagliano e Paolo Cottrau, sul *Monarca* Edoardo D’Amico, Emerich Acton e vari sottoufficiali. Altri invece parteciparono come capitani: Federico Martini comandava la pirofregata *Ettore Fieramosca*, Luigi Matteo Civita era comandante della pirofregata *Tancredi* e sull’*Aquila* c’era Marino Caracciolo¹⁸.

Perché per Cavour era così importante che la Marina napoletana passasse nei ranghi piemontesi invece che garibaldini? Si potrebbe dire che essa era ovviamente necessaria ad accrescere la scarsa capacità militare della flotta sarda in vista del rimandato – ma previsto – scontro con il nemico di sempre, l’Austria, cosa che la successiva guerra del 1866 parrebbe confermare. C’era in secondo luogo l’incontestabile fattore geografico, che vedeva nascere uno Stato che comprendeva le più grandi isole del Mediterraneo e i cui confini erano prevalentemente marittimi. Infine, poiché andava preparandosi la spedizione in Umbria e Marche dell’Esercito sardo, visto che il generale Cialdini avrebbe dovuto recarsi ad Ancona per prendere quella importante piazza «egli non può sperare di rendersi padrone di quella città, se non è secondato energicamente dalla nostra squadra». Ma bisognava lasciare un legno da guerra a Napoli e uno in Sicilia, e non essendo la flotta sarda numerosa, «perciò riesce indispensabile ch’Ella possa condurre seco un paio almeno di legni Napoletani»¹⁹.

Tuttavia, la fretta con cui la Marina napoletana venne aggregata alla Marina sarda tradisce uno scopo molto più immediato, che l’incaricato d’affari francese Brénier colse molto bene: «le moyens de transport et d’agression maritime sur Rome et sur Venise sont ainsi arrachés à Garibaldi»²⁰. Non dunque dalla sola Austria ci si voleva tutelare, ma anche dalla possibilità che Garibaldi sfruttasse le navi napoletane per attaccare anche via mare la capitale pontificia e/o il Veneto.

¹⁷ Significativi al proposito i giudizi trascritti a mano sui Ruoli Militari del 1860 per ogni ufficiale, che vanno dal neutro «destituito» al più forte «reo di somma infamia, disconosciuto dalla famiglia» toccato all’alfiere di vascello Guglielmo Winspeare. L’elenco completo è inserito nell’Appendice documentaria (ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 2210).

¹⁸ Archivio Centrale di Stato (ACS), *Marina, Decreti Ministeriali*, pacco 1, f. 173; cfr. *ivi*, Ministero di Marina, *Personale militare e movimento del naviglio*, b. 7, f. 47.

¹⁹ C.B. Cavour, *op. cit.*, 31 agosto 1860, pp. 192-193.

²⁰ C. Maraldi, *op. cit.*, p. 164.

Azioni che con ogni probabilità avrebbero scatenato una guerra europea che il nascente Regno d'Italia doveva assolutamente evitare, se non voleva perire prima ancora di nascere. Questo pericolo Cavour doveva sentirlo come molto reale, visto che in ogni lettera ripeteva che dato che non si poteva impedire a Garibaldi di entrare a Napoli da vincitore, pure sperava che «avec l'appui des classes sociales les plus élevées et les plus intelligentes, nous tacherons de neutraliser les dangers de la dictature de Garibaldi»²¹. Ciò nonostante, fino all'ultimo non vi fu quel pronunciamento tanto auspicato da Cavour²². Nessuna effettiva presa di posizione venne mai da parte della Marina, se si escludono le personali vicende di Vacca, Anguissola, Barone e di alcuni giovani ufficiali. Invece di entrare a far parte della nuova compagine nazionale per mezzo di un suo proprio *cursus honorum* risorgimentale, la Marina napoletana stancamente si diede al nemico senza che quest'ultimo avesse avuto modo di divenire fratello sul campo di battaglia, senza che la sua fine potesse in qualche modo elevarsi al di fuori dell'atmosfera di sfacelo che caratterizzò il crollo dei Borbone. Scriveva il Guerrini che «Così finiva [...] la grigia opera delle defezioni della flotta napoletana: non un bel gesto, in essa, magari di aperta ribellione, che la coonesti»²³.

È dunque qui, agli inizi del settembre 1860, che la Marina napoletana diventa definitivamente una marina “mancata”. Minata all'interno nello spirito di corpo, incapace di assicurare la difesa degli interessi del Regno e la sua stessa esistenza, ma priva anche di quello spirito “dei tempi nuovi” che le permettesse di chiudere la sua esistenza regionale per aprirsi a quella nazionale. In sostanza è l'incapacità non solo di riprodurre le proprie condizioni di esistenza, ma anche di immaginarne di nuove a rendere l'ultima Marina di Napoli non tanto “mancata”, bensì sostanzialmente fallita. Era infatti priva di una qualsiasi identità collettiva e condivisa che ne orientasse scelte e comportamenti. Questo risulterà nella frammentazione del Corpo ufficiali in gruppi e sottogruppi che perseguirono scopi e scelte diverse, un aspetto che verrà analizzato meglio in seguito. Altro

²¹ C.B. Cavour, *op. cit.*, 2 settembre 1860, p. 213.

²² Arriverà solo a cose fatte, il 26 settembre 1860, l'*Indirizzo della Marina Napoletana a Sua Maestà il Re Vittorio Emanuele*, sottoscritto da 61 ufficiali dietro spinta del Villamarina «car je n'ai pas caché à ces Messieurs mous et hésitants, que j'aurais rendu compte à mon Gouvernement de la conduite d'un chacun» (C.B. Cavour, *op. cit.*, 29 settembre 1860, p. 392-393): «Sire, la Marina Napoletana, fiera ormai di potersi chiamare Italiana, sente il debito di deporre à piedi della M.V. gli omaggi della sua devota sudditanza. Volle malignità di fortuna che questo Corpo, illustrato ne' di men tristi delle glorie d'un Caracciolo e d'un Bausan, avesse oggidi a chinare la fronte umiliata per colpe non sue, ma i santi affetti della patria Italiana trovano anch'essi culto vivissimo ne' petti de' generosi: i quali, o Sire, non aspirano ad altra gloria che a quest'una di abolire le tracce di un funesto passato, e mostrarsi degni di portare alto il glorioso vessillo della Casa di Savoia [...]».

²³ M. Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, Giuffrè, Milano 1958, p. 27.

aspetto di questo fallimento fu la diserzione in massa degli equipaggi, parte a Gaeta e il resto tornato a casa. In questo modo le navi napoletane non poterono partire per l'assedio di Ancona, fatta eccezione per la piccola unità *Sirena*. E questo nonostante Cavour desse grande importanza alla loro partecipazione, in quanto essa avrebbe «un effetto morale immenso e gioverebbe all'annessione più d'un pronunziamento»²⁴. Il Persano, inoltre, confermò con un apposito ordine del giorno che quanti avevano dato le dimissioni per militare sotto la bandiera italiana si sarebbero visti confermati nei loro ruoli e gradi²⁵. In riconoscimento alle loro benemeritenze, Vacca fu quindi nominato comandante del *Monarca* (ora *Re Galantuomo*), Barone della *Borbone* (ora *Garibaldi*) e Scrugli direttore pro-tempore della Marina agli ordini di Persano²⁶. Gli effetti di questo mancato battesimo del fuoco della nuova Marina italiana verranno analizzati nel successivo capitolo.

Il Corpo ufficiali di Marina: una prospettiva prosopografica

Si è avuto modo di parlare molto degli ufficiali – al singolare – nei vari contesti e situazioni che si succedettero in quella faticosa estate del 1860. Ora è bene che venga analizzato il Corpo ufficiali come gruppo professionale. La storia di un'istituzione militare deve sempre tenere presente che esse sono costruzioni storiche formate da uomini dotati di identità proprie e con un proprio vissuto fatto di reti relazionali, motivazioni ideali e materiali e sui quali pesavano le condizioni dello status socio-economico cui afferivano. Dai medesimi presupposti parte la recente ricerca di Lorenzini che, premurandosi di sottolineare come il crollo del Regno vada interpretato anche come crollo di una istituzione militare, si domanda «ma di una istituzione militare diretta, abitata, agita da chi? Da dove vengono i membri della sua classe dirigente? Con quale bagaglio sociale e professionale alle spalle affrontano il crollo, e come si riposizionano a valle di esso?»²⁷. I medesimi interrogativi che Lorenzini si pone per l'Esercito possono essere rivolti alla Marina. Facendo dunque nostra questa impostazione prosopografica, ci chiediamo: quali informazioni possiamo trarre da una tale prospettiva? *In primis*, è bene specificare che su di

²⁴ C.B. Cavour, *op. cit.*, 31 agosto 1860, p. 193.

²⁵ ACS, Ministero di Marina, *Personale militare e movimento del naviglio*, b. 7, f. 45, n. 1.

²⁶ C.B. Cavour, *op. cit.*, 31 agosto 1860, pp. 28-29.

²⁷ J. Lorenzini, *Elitè e traumi istituzionali. Il corpo ufficiali meridionale attraverso e oltre il 1860*, relazione al seminario Giornata di Studi Borbonici del 21 febbraio 2018, Università di Salerno, p. 1.

un Corpo ufficiali di Marina composto da 138 ufficiali attivi nel 1860 (esclusi il conte d'Aquila e i suoi 2 figli, all'epoca tenenti di vascello), è stato possibile ricavare informazioni sufficienti solo su 68 di loro²⁸. Si stanno inoltre volutamente escludendo gli ufficiali sedentanei, dove in genere venivano passati i meno atti alle fatiche della vita di mare e gli ufficiali più anziani, per quanto non fossero infrequenti i ripetuti passaggi da una categoria all'altra nel corso della carriera di un ufficiale.

Partiamo con un'affermazione che, a prima vista, potrebbe suonare banale e ovvia ma che in verità non lo è affatto. La Marina napoletana era davvero "napoletana" nel senso più letterale del termine: ben 101 dei suoi ufficiali erano nati infatti nella capitale borbonica. A questi vanno aggiunti quelli nati nei comuni limitrofi e nelle altre città campane: Caserta (1), Castellammare di Stabia (2), Meta di Sorrento (2), Capua (2), Massalubrense (1), Portici (1), Gaeta (1) e Salerno (1). Otteniamo quindi un totale di 112 ufficiali napoletani/campani su 138. Tutte le restanti province del Regno sono sottorappresentate: c'erano 13 siciliani (4 messinesi, 2 catanesi e 7 palermitani), 8 pugliesi (1 viestino, 1 tarantino, 1 tranese, 1 barlettano, 2 foggiani, 1 peschiciano e 1 biscegliese) e 2 calabresi (Tropea e Monteleone Calabro). Sono praticamente assenti Abruzzo (con solo 1 aquilano) e Basilicata (nessuno). Addirittura i 5 ufficiali mancanti nel conteggio totale sono nati fuori dal Regno, per caso o in quanto provenienti da famiglie estere (Torino, Loreto, Venezia, Tolone e Livorno). Emerge netto da questo dato il centralismo statale dei Borbone, applicato anche nel campo della Marina militare. Questa – sin dalla sua nascita nel XVIII secolo – aveva accentrato centri di comando, formazione ufficiali e infrastrutture nel Golfo di Napoli, cosa che deve aver obbligato i suoi ufficiali a risiedere nella capitale o nelle immediate vicinanze. Anche le famiglie di origine provinciale o siciliana, quindi, vi si stabilirono definitivamente²⁹. Un dato, questo, pienamente in

²⁸ I profili di questi ufficiali sono stati ricostruiti grazie alle informazioni raccolte da: R.M. Selvaggi, C. Somma, R. Majuolo, *op. cit.*; Ufficio Storico Marina Militare, *Archivio Biografie Ufficiali*, cart. A1, fasc. 1-7-9-11-35 bis, cart. C1, fasc. 7, cart. C3, fasc. 37-39, cart. D1, fasc. 5 bis, cart. H-I16, fasc. 4, cart. M2, fasc. 9-10, cart. P1, fasc. 16, cart. V1, fasc. 0; P. Alberini, F. Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario Biografico*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 2015; ASNa, fondo *Archivio Acton di Leporano*, b. 9.

²⁹ La medesima situazione è riscontrabile nel caso degli ufficiali dell'Esercito «dal momento che l'assenza di comandi periferici permanenti concentra nel napoletano tutti gli uffici e gran parte dei comandi delle unità di linea, e che quindi anche i padri dei nostri ufficiali, se ufficiali a loro volta, si erano dovuti per forza trasferire a Napoli dalle province d'origine» (J. Lorenzini, *Elitès e traumi istituzionali. Il corpo ufficiali meridionale attraverso e oltre il 1860*, relazione al seminario Giornata di Studi Borbonici del 21 febbraio 2018, Università di Salerno, p. 9).

linea con quanto è possibile riscontare anche nell'Esercito³⁰. Bisogna ricordare poi che anche le famiglie di origine straniera si erano stabilite nel napoletano per i più svariati motivi, tra quanti giunsero coi napoleonidi a quanti vennero a stabilirsi per affari o per prestare servizio sotto i Borbone. Ben 13 ufficiali avevano infatti ascendenze estere o erano essi stessi stranieri naturalizzati napoletani: Luigi Jauch (svizzera), Carlo Luigi Chretien e Paolo Cottrau (francese), Francesco Cossovich (veneziana), Amilcare Anguissola (piacentina), Guglielmo Winspeare, Guglielmo, Ferdinando ed Emerich Acton (inglese), Francesco Vicuna, Gabriele Martinez e Giustino Gonzalez (spagnola), Carlo Bargagli (toscana)³¹. Come interpretare questa sproporzione nella provenienza geografica degli ufficiali? Per Lorenzini

Questa abnorme centralità della capitale nel panorama militare del Regno ci fa ipotizzare due possibili ragioni: un marcato disinteresse delle province per la professione militare, accentuata magari dalle repressioni del 1849. O specularmente, una forte diffidenza nei confronti dei candidati provinciali all'ingresso nell'élite da parte dell'*inner nucleus* a marca napoletana³².

Ragioni plausibili, anche se nel caso della Marina la seconda ipotesi è poco probabile. Molto più credibile, invece, è il supporre che la presenza di infrastrutture della Marina nel solo Golfo di Napoli abbia reso più facile l'inserimento nei suoi ranghi di quanti vivevano nelle prossimità di questo, rispetto a quelli che vivevano invece nelle province. Di contro, l'Esercito aveva depositi, caserme e altre infrastrutture diffuse anche nel resto del Regno.

La provenienza sociale degli ufficiali presi in esame risulta essere assai varia, nonostante l'Accademia di Marina fosse stata aperta da Carlo di Borbone ai soli membri della nobiltà napoletana. Ma nel 1860 molte cose erano evidentemente cambiate. Dei 68 ufficiali esaminati, solo 19 provenivano dalle grandi famiglie nobili del Regno. Tutti gli altri venivano dalla piccola nobiltà di provincia o dai ranghi della nuova borghesia. Anche questo è un dato in linea con quanto avveniva nell'Esercito, visto come mezzo di promozione sociale dalle famiglie della borghesia e di avvicinamento alla corte da parte delle famiglie della nobiltà provinciale³³. Un altro dato perfettamente in linea con le tendenze di fondo

³⁰ J. Lorenzini, *Elitès e traumi istituzionali. Il corpo ufficiali meridionale attraverso e oltre il 1860*, relazione al seminario Giornata di Studi Borbonici del 21 febbraio 2018, Università di Salerno, pp. 4 e 8.

³¹ Come del resto si riscontra anche nell'Esercito, *ivi*, p. 9.

³² *Ibidem*.

³³ *Ivi*, p. 12.

dell'Esercito è quello della tradizione di consuetudine con la professione militare degli ufficiali³⁴. Su 68 ufficiali, ben 37 di loro provenivano da famiglie con una qualche forma di tradizione militare, e di questi addirittura 14 avevano un padre ufficiale di Marina. È il caso di nomi importanti nelle vicende del '60 quali Federico Roberti, Vincenzo Lettieri junior, Carlo Longo, Edoardo D'Amico, Amilcare Anguissola, Roberto Pasca, Guglielmo Acton, Ruggero Vitagliano, Raffaele Cacace, Carlo Pucci, Ferdinando Acton, Emerich Acton, Paolo Cottrau e Giuseppe Palumbo. Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, neppure la tradizione militare di famiglia era prerogativa della nobiltà, in quanto 18 di questi ufficiali erano di famiglie borghesi o di piccola nobiltà e 19 di famiglia nobile. E, tra questi ultimi, solo 6 provenivano da famiglia nobile con una tradizione militare (Pasca, Barone, Longo, Anguissola, Di Brocchetti, Nunziante).

Se fino a questo momento abbiamo riscontrato delle linee di fondo comuni ai due Corpi ufficiali di Marina ed Esercito, quando arriviamo all'analisi quantitativa delle scelte fatte nell'estate del 1860 – pur partendo da basi sostanzialmente comuni – le differenze sono macroscopiche. Di 68 ufficiali solo 18 rimasero fedeli al Re in vari modi, con 10 ritirati dal servizio e 8 che combatterono a Gaeta. Tra questi ultimi solo 4 seguirono Francesco II in esilio: Leopoldo Del Re, Ruggero Besia, Raffaele Criscuolo e Roberto Pasca (anche se gli ultimi 2 rientrarono in seguito a Napoli). Gli altri 50, al contrario, passarono in blocco nella Marina italiana. Una proporzione esattamente inversa a quanto invece accadde nell'Esercito, dove ben 274 ufficiali seguirono la bandiera col giglio nella campagna del Volturno contro un centinaio di ufficiali che non rispose all'appello rimanendo a Napoli o nelle province, 4 che chiesero ufficialmente al Re la messa al ritiro e 48 che invece passarono tra le fila dei garibaldini³⁵. Proviamo ad analizzare le scelte degli ufficiali della Marina in base alla loro provenienza sociale e familiare. Dei 37 ufficiali provenienti da famiglie con tradizione militare, solo 9 rimasero fedeli al Borbone (di cui solo 4 combatterono a Gaeta e solo 2 andarono col Re in esilio) contro i 28 che scelsero l'Italia. Dei 18 provenienti da famiglie borghesi o di piccola nobiltà, 4 scelsero di restare fedeli (di cui 1, il Marselli, andò in esilio col conte d'Aquila, mentre gli altri 3 si recarono a Gaeta e 2 seguirono il Re in esilio a Roma, col Besia che si recò con lui anche all'estero, non rientrando mai più in Italia) contro 14 che passarono all'Italia. Anche la nobiltà, che pure avrebbe dovuto essere il nocciolo duro del legittimismo all'interno del Corpo ufficiali della Marina, non mostra risultati diversi: dei 19 ufficiali della grande nobiltà, solo 6 scelsero di rimanere fedeli

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Ivi*, p. 14.

(4 ritirati, 2 a Gaeta e a Roma) e 13 di passare all'Italia. Di quei 6 provenienti da una famiglia con tradizione militare, solo 1 rimase fedele al Re (il Pasca).

Questi dati – tra loro omogenei nel rapporto tra quanti passarono all'Italia e quanti scelsero di restare fedeli – pur interessanti nella comprensione della struttura sociale del Corpo ufficiali della Marina, non ci mostrano l'appartenenza sociale come il fattore decisivo della scelta. Proviamo dunque a prendere in considerazione un altro aspetto, ovvero l'età e il grado ricoperto. Quali risultati otteniamo considerando questi due parametri? Scopriamo anzitutto che i vertici della Marina – ovvero il nucleo decisionale dell'Armata di Mare – in linea con quanto avveniva con l'Esercito³⁶, soffriva decisamente gli acciacchi dell'età. I retroammiragli (il vertice della carriera) avevano un'età media di 63 anni, i brigadieri di 62, e i capitani di vascello, fondamentale raccordo tra ufficiali superiori e ufficiali inferiori, ben 51. Di contro, i capitani di fregata avevano un'età media di 37 anni, i tenenti di vascello 29 anni, gli alfieri di vascello 21. Impossibile non notare che esisteva una evidentissima spaccatura anagrafica tra gli alti comandi e il resto dell'ufficialità, spaccatura che creava in questo modo due blocchi con esperienze e modi di pensare radicalmente diversi. Se infatti andiamo a vedere quanti di questi ufficiali avevano alle spalle esperienze belliche o di campagne di navigazione oceaniche, non solo ne troveremo pochi, ma tra questi campeggiano quanti scelsero di restare fedeli alla dinastia dei Borbone. Tra quanti avevano esperienze belliche di qualche sorta ritroviamo infatti tutti i retroammiragli e i brigadieri, provenienti nella maggior parte dei casi dall'esperienza delle campagne murattiane. Anche questo un dato perfettamente sovrapponibile a quanto si riscontra nell'Esercito³⁷. Invece, per quanto riguarda le crociere oceaniche del 1843-46, oltre a 3 retroammiragli che vi avevano preso parte, ritroviamo molti nomi dei futuri capitani di fregata e tenenti di vascello che passarono nel campo unitario o che si mostrarono indifferenti alla causa borbonica. Ciò conforta l'ipotesi già formulata che vede nelle crociere oceaniche napoletane il primo punto di rottura nella vicenda di quegli ufficiali. Possiamo quindi sposare appieno l'interpretazione che di questo dato “anagrafico” dà Lorenzini, ovvero:

Quale rapporto di comunanza formativa ed esperienziale, in una parola quale tenuta professionale poteva esistere tra quadri generali, superiori e inferiori così profondamente lontani tra loro? Quale reciproca stima tra i comandanti delle grandi unità e i propri ufficiali di stato maggiore? Quale fiducia da parte dei potenziali futuri generali

³⁶ *Ivi*, p. 8.

³⁷ *Ibidem*.

in una istituzione gestita da una generazione così radicalmente distante e diversa dalla propria³⁸?

Che queste differenti esperienze abbiano formato e segnato i caratteri di quegli uomini in modo diverso lo notiamo andando a vedere i nomi di quanti parteciparono alla campagna del 1848-49, l'unica esperienza militare che molti di quegli ufficiali condividevano come Corpo. In questa occasione, si nota la trasversalità delle scelte compiute in seguito da quanti vi presero parte: 8 rimasero borbonici (Cavalcanti, Lettieri senior, Del Re, Bracco, De Gregorio, Lettieri junior, Flores e Pasca), 8 passarono ai piemontesi (Pucci, Vacca, Barone, D'Amico, Anguissola, Acton, Caracciolo e Martini) e 2 rimasero "neutrali" (Vincenzo Salazar e Francesco Cossovich). Le differenti esperienze vissute dai due blocchi anagrafici si tradussero, pertanto, in differenti scelte nell'estate del '60: i 9 retroammiragli rimasero tutti fedeli al Re, i 6 brigadieri passarono ufficialmente (tranne il Maselli, in esilio col conte d'Aquila) al Piemonte e andarono immediatamente a riposo vista l'età. Probabilmente, lo fecero più per procacciarsi la pensione che per improvvisa conversione alla causa unitaria. Diverso è il discorso per i capitani di vascello (con solo 1 su 5 che rimase col Re), i capitani di fregata (2 su 15), i tenenti di vascello (2 su 12) e gli alferi di vascello (4 su 15). La differenza con quanto avvenne nell'Esercito è di non poca importanza, poiché mentre nel caso della Marina è il vertice militare a rimanere fedele ai Borbone, nel caso dell'Esercito «il grosso dell'élite militare meridionale sembra essere ancora fedele alla corona, ed è semmai il suo vertice a tirarsi per metà fuori dai giochi»³⁹.

Pur se non si è riusciti a ricostruire i profili di tutti gli ufficiali di Marina napoletani, è stato possibile conoscerne il destino a cavallo tra il 1860 e il 1861. Mettiamo dunque a confronto la rassegna del *Ruoli Militari dell'Armata di Mare delle Due Sicilie* del gennaio 1860⁴⁰ con i *Ruoli di anzianità provvisoria degli ufficiali dello Stato Maggiore*⁴¹ datato aprile 1861. Che cosa scopriamo? Innanzitutto, che il vertice dell'ex Marina militare borbonica era stato messo a riposo⁴². Dei 7 brigadieri passarono al servizio nella Marina italiana solo Ferdinando Pucci e Luigi Chretien, mentre dei 9 capitani di vascello ne rimase in servizio 1 solo, ovvero Ferdinando Rodriguez. Il "vecchio mondo" – sia in

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ivi*, p. 14.

⁴⁰ *Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1860*, Biblioteca Nazionale, Napoli.

⁴¹ ACS, Ministero di Marina, *Personale militare e movimento del naviglio*, b. 7, f. 62.

⁴² *Ibidem*.

senso metaforico che anagrafico – fu pertanto spazzato via, lasciando il posto a una nuova generazione di ammiragli e capitani di vascello sensibilmente più giovani e quindi con un bagaglio formativo/esperienziale più simile a quello dei loro sottoposti. Dei 18 capitani di fregata, 9 li ritroviamo nella Regia Marina. Gli altri 9 restanti si dividono in: 5 che giurarono fedeltà al nuovo governo e si ritirarono (Carbonelli, Eugenio Rodriguez, Capelcelatro, Giuseppe Flores, Leopoldo Fowls) e 4 che invece rifiutarono ogni compromesso (Folgori, Carlo Flores, Pasca, Francesco Beneventano Bosco). Dei 53 tenenti di vascello solo 9 non passarono nella Regia Marina, di cui 5 rifiutarono di giurare a Vittorio Emanuele (Lavia, Stella, Besia, Giambarba, Lucci) e 3 si ritirarono dal servizio militare dopo il giuramento (Cesare Salazar, Echanitz, Michele Bracco). Ci fu poi il caso particolare di Giovanni D’Ayala, forse passato nei ranghi dell’Esercito o ritiratosi dal servizio dato che non si è ritrovato il suo nome nei quadri del 1861. Tra i 45 alfieri di vascello, in 6 scelsero di restare fedeli al Re e di non prestare giuramento neppure dopo la caduta di Gaeta (Winspeare, Ferro, Del Pezzo, Francesco Riario Sforza, Bargagli, Colonna) e tra i guardiamarina solo 3 su 9 rimasero fedeli al Borbone (2 rifiutando di giurare al nuovo governo).

Concludiamo questo paragrafo con un mistero irrisolto in cui ci si è imbattuti nel corso di questo lavoro. Se a questa comparazione appena mostrata andiamo ad aggiungere la consultazione di una copia dei *Ruoli Militari* – conservata nell’*Archivio Borbone* – dove furono tracciati a mano alcuni giudizi accanto ai nomi dei vari ufficiali, si nota che non proprio tutto torna. I nomi di Francesco Beneventano Del Bosco, Giuseppe Stella e Ruggiero Besia, che abbiamo visto non aver giurato fedeltà al nuovo governo, vengono additati quali «reo di alto tradimento». Addirittura, nel caso di Guglielmo Winspeare, questi viene definito «reo di somma infamia, disconosciuto dalla famiglia». Giudizi estremamente pesanti rispetto al più blando «destituito» riservato alla maggior parte degli altri ufficiali che non si presentarono a Gaeta, compresi quelli che giurarono invece fedeltà al nuovo governo. A rendere ancor più strano questo dato è che Ruggiero Besia, invece, a Gaeta si recò e seguì il Re nel suo successivo esilio. Se il mancato presentarsi a Gaeta non era, come ovvio, il motivo di tali giudizi, a quale altra colpa facevano mai riferimento? Possiamo forse ipotizzare – prendendo il caso della famiglia Winspeare i cui membri erano tutti fedeli borbonici – che sia stata la mancata esecuzione dell’ordine sovrano ad aver macchiato d’infamia il nome di quelle famiglie legittimiste, al punto da portarle a rinnegare il loro stesso figlio? La vicenda rimane avvolta nel mistero, in quanto si basa su di una mera e debole ipotesi, non supportata neppure dalla possibilità di un confronto con gli altri nomi menzionati.

Uno strano silenzio

La scelta fatta dagli ufficiali napoletani nell'estate del 1860 è ancora oggi di difficile interpretazione. La memorialistica del tempo può offrire importanti spunti di riflessione anche se, ovviamente, va presa *cum grano salis* per ovvie ragioni⁴³. Quanti hanno partecipato a quel conflitto hanno in seguito scritto delle memorie che, nel loro insieme, hanno creato due storie parallele. I protagonisti e gli eventi salienti erano gli stessi, ma i ruoli di "eroi" e "traditori" si invertivano a seconda della fazione con la quale si era schierato chi scriveva. Non è un caso che la scelta di campo sia il momento fondamentale di tutte queste narrazioni. Caratteristica di queste memorie, sia da parte dei borbonici che dei garibaldini o dei volontari *tout-court*, è il sentimento di "sconfitta" che traspare netto e impregna di sé la narrazione: spesso chi scriveva non aveva ricevuto né gloria né fama, ma solo le critiche di commilitoni e colleghi.

È in base a tali considerazioni che non stupisce troppo l'assoluta mancanza di una memorialistica di questi ufficiali di Marina napoletani, in stridente contrasto con l'abbondanza riscontrata invece tra le fila dei legittimisti borbonici, che erano gli sconfitti, o in quelle dei garibaldini, che videro i loro sforzi ridimensionati o non adeguatamente ricompensati⁴⁴. La ragione di tale assenza va ricercata nelle motivazioni che spingevano i protagonisti delle vicende a scrivere delle memorie, che venivano pubblicate con uno scopo preciso: giustificare le proprie azioni e/o rivendicare i propri meriti lì dove non erano stati riconosciuti. Cosa mai avrebbero avuto da recriminare invece gli ufficiali di Marina⁴⁵? Certo, inizialmente durante il passaggio dalla Marina napoletana a quella italiana non mancò qualche contrasto. Uno dei più importanti riguarda il conflitto sorto tra Barone e Piola. Poiché quest'ultimo aveva avuto il comando della pirofregata *Garibaldi* (ex *Borbone*), l'ufficiale napoletano rivendicò come ingiusta tale decisione in un comunicato dato alle stampe. In questo testo Barone rivendicava il merito di essere stato lui tra i primi a portare la Marina napoletana in seno

⁴³ Per un riferimento bibliografico sul tema, suggerisco il paragrafo dell'articolo di C. Pinto, *La guerra del ricordo. Nazione italiana e patria napoletana nella memorialistica meridionale (1860-1903)*, in «Storica», 54, 2013, pp. 61-65.

⁴⁴ Nell'articolo sunnominato, Pinto ha contato una cinquantina di memorie date alle stampe; cfr. C. Pinto, *La nazione mancata. Patria, guerra civile e resistenza negli scritti dei veterani borbonici del 1860-61*, in M.P. Casalena (a cura di) *Antirisorgimento. Appropriazioni, critiche, delegittimazioni*, Pendragon, Bologna 2013, pp. 87-125.

⁴⁵ G.R. Mundy, *op. cit.*, pp. L-LI.

alla causa unitaria⁴⁶ e per questo affermava di meritare maggior considerazione. Ma dopo questi iniziali contrasti, tutti gli ufficiali napoletani (salvo alcune eccezioni⁴⁷) furono ricollocati senza difficoltà con piena loro soddisfazione. Basti guardare i due fratelli Guglielmo e Ferdinando Acton⁴⁸, futuri ministri della Marina italiana, che già nel 1863 erano rispettivamente in servizio presso la scuola nautica di La Spezia e in crociera a Smirne⁴⁹. Mancò anche quella gelosia e sopraffazione degli ufficiali piemontesi a danno di quelli napoletani, *topos* così caro a certa letteratura neoborbonica⁵⁰. Questo per una ragione molto semplice, che già abbiamo accennato: le competenze degli ufficiali della Marina napoletana erano indiscutibilmente ottime, come lo stesso Persano riconobbe⁵¹. Ciò consentì loro un margine di manovra ampio nelle “trattative” con il nuovo Regno d’Italia circa la loro posizione, sconosciuto agli ufficiali dell’ex Esercito borbonico che erano invece degli sconfitti e molti dei quali con competenze scarse e non “rivendibili” in sede di trattative. Inoltre il loro peso specifico era molto limitato, in quanto il nuovo Regno disponeva già di un esercito efficiente, ma non di una Marina abbastanza numerosa e con ufficiali competenti in grado di adempiere ai nuovi compiti che le dimensioni dei suoi estesi confini marittimi imponevano. Inoltre, proprio perché sconfitti, si era diffusa l’opinione che il modello “napoletano” di formazione degli ufficiali si fosse dimostrato inferiore al piemontese. Non si poteva, invece, sostenere la superiorità di un modello sull’altro in ambito navale, non essendoci stato uno scontro tra le due Marine. Dal modello napoletano, anzi, il nuovo Stato mutuò organizzazione e regolamenti⁵². Ciò da un lato semplificò le cose nell’accettazione quali “pari grado” dei colleghi napoletani, ma d’altro canto le complicò enormemente in

⁴⁶ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1694, *Memorie e Documenti per la Storia del Reame delle Due Sicilie, anni 1859-1860*, vol. II.

⁴⁷ *Ibidem*: ad esempio, con *motu propriu* dittatoriale, il 13 settembre Garibaldi emana quanto segue «Non si accetta l’adesione al governo libero d’Italia del comandante Flores la fregata a vapore Ercole, che bombardò la capitale della Sicilia con tanto atroce accanimento».

⁴⁸ R.M. Selvaggi, C. Somma, R. Majuolo, *op. cit.*, p. 65.

⁴⁹ ASNa, fondo *Archivio Acton di Leporano*, b. 11, f. 1.

⁵⁰ F. Mezzaluna, *La Marina strumento di politica internazionale: dal ducato di Savoia al Regno d’Italia*, in E. Gautier, E. Stumpo (a cura di), *op. cit.*, p. 12. Si veda un esempio di ciò in ACS, *Marina, Decreti Ministeriali*, pacco 1, f. 65.

⁵¹ C.B. Cavour, *op. cit.*, 24 luglio 1860, vol. 1, pp. 384-385: «abbiamo gran penuria di ufficiali e questi Napoletani son buoni. Si fa buon acquisto in loro».

⁵² Ciò nonostante, dopo l’Unità, l’Accademia navale di Napoli fu retrocessa al rango di scuola preparatoria, per poi venire riunita a quella di Genova con ruolo subordinato, in quanto dei 4 anni di studio previsti, solo 2 erano effettuati a Napoli, mentre per i corsi successivi si rendeva necessario trasferirsi a Genova, dove veniva poi conferita la nomina a guardiamarina. Non si tenne conto che l’Accademia napoletana era dotata di laboratori di fisica e chimica che non erano invece presenti in

quanto – fino alla sconfitta di Lissa – le rivalità regionali tra i due grandi blocchi che componevano la Regia Marina furono assai marcate⁵³.

Non c'erano, comunque, le premesse perché questi ufficiali si dedicassero alla stesura di memorie, perché chi vi si dedicò era – in misura maggiore o minore – uno “sconfitto” del Risorgimento. Se il borbonico aveva perso la guerra e la patria, e il garibaldino o il volontario non aveva ricevuto il giusto riconoscimento, l'ufficiale di Marina partecipava invece da protagonista al processo di costruzione e legittimazione del nuovo Stato che nasceva. Era, insomma, uno dei vincitori⁵⁴.

La questione federalista

Importante è anche il tener conto dell'esistenza di un'ipotesi federalista come sbocco per la nuova nazione italiana che sorgeva. Questa idea era allora molto diffusa tra i vari ceti dirigenti meridionali, fossero essi borghesi, notabili o aristocratici⁵⁵. È all'interno di questa ipotesi che molte cose, compresa la vicenda del conte d'Aquila, perdono parte della loro incomprensibilità. Almeno fino all'agosto del 1860, infatti, un rafforzamento del nuovo governo costituzionale napoletano era possibile: solo gli emigrati meridionali avevano in mente l'annessione al Piemonte come sbocco finale della crisi del Regno, mentre la maggior parte dei gruppi dirigenti meridionali aveva una confusa visione autonomista, che si rifaceva al giobertismo e alle tesi federaliste, ed era propensa ad accettare le concessioni di Francesco II⁵⁶. Sulla possibilità di mantenere l'autonomia del Regno all'interno di una Confederazione o al limite di una Federazione Italiana con a capo Casa Savoia credevano, oltre ai moderati napoletani, anche vasti

quella genovese. Motivazioni di politica interna più che considerazioni di merito devono aver guidato queste scelte (M.R. Enea, R. Gatto, *op. cit.*, p. 163).

⁵³ La questione viene trattata in modo approfondito in M. Gabriele, *La prima Marina d'Italia (1860-66). Prima fase di un potere marittimo*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 1999.

⁵⁴ Lo dimostra il fatto che, mentre chi combatté nella Marina garibaldina dovette sostenere un esame davanti a una commissione che decidesse la sua ammissione o meno nella Regia Marina, un decreto del 3 gennaio 1861 stabiliva che tutti gli ufficiali regolari dell'ex Marina napoletana venissero riconosciuti come tali e integrati senza problemi nella nuova Regia Marina. Si Veda ACS, *Marina, Uffici Diversi*, b. 9, f. 135. Inoltre, persino quanti avevano combattuto a Gaeta ricevettero la pensione dal ministero, come nel caso di Vincenzo Lettieri, *ivi*, f. 134.

⁵⁵ Per approfondimenti si rimanda a E. Corvaglia, *Le due Italie. Giovanni Manna e l'unificazione liberale*, Guida, Napoli 2012.

⁵⁶ A. Scirocco, *Il Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione (1860-1861)*, Società Editrice Napoletana, Napoli 1981, pp. 23-27.

settori della burocrazia e del mondo militare⁵⁷, come ci dimostra la vicenda di Girolamo Ulloa⁵⁸. Alla soluzione unitaria-annessionista la borghesia meridionale giungerà solo per forza di cose⁵⁹, come gran parte del mondo militare napoletano⁶⁰. Visconti Venosta infatti, parlando con molti uomini influenti che la corte napoletana – in particolare il conte d'Aquila – cercava di indurre a entrare nel governo, così riassume la loro posizione:

essi non sono punto affezionati alla dinastia, della quale credono anzi inevitabile la perdita, non sono nemmeno contrari all'idea dell'unità [...] essi amerebbero una lega colla cessione della Sicilia, con una fortezza in mano a Vittorio Emanuele, con uno scambio di guarnigioni, una lega che annullasse moralmente la dinastia e che, nel loro concetto, sarebbe una transizione più dolce verso l'annessione definitiva⁶¹

che era più o meno quello che voleva il conte d'Aquila, con la grande differenza che lui desiderava, ovviamente, il mantenimento dei Borbone sul trono di Napoli come pari grado dei Savoia, non certo la loro fine. Va poi ricordato che, col richiamo in vigore della Costituzione del 1848, leggermente modificata, venne stabilito che i retroammiragli erano ammessi di diritto nella Camera dei Pari (i cui membri erano eletti a vita dal Re). Inoltre tutti gli ufficiali di ogni Arma, compresa la Marina, erano ammessi a far parte del corpo elettorale che

⁵⁷ G. Galasso (a cura di), *Storia del Regno di Napoli*, UTET, Torino 1929, vol. IX, pp. 188-206; cfr. F. Volpe, *Il pensiero politico meridionale dal 1815 al 1860*, in G. Galasso, R. Romeo (a cura di), *Storia del Mezzogiorno*, Editalia, Roma 1994, vol. X: cfr. C.B. Cavour, *op. cit.*, 24 agosto 1860, vol. 2, p. 140: il marchese Dragonetti (padre dell'ufficiale di Marina ed esiliato) scrive al Cavour sulla questione dell'annessione «Il Regno delle Due Sicilie [...] che fu poi per quasi mille anni una monarchia indipendente, non può facilmente rassegnarsi a divenir provincia di un nuovo Stato qualunque, se prima non vi sia di lunga mano preparato». Propone quindi di nominare re di Napoli il principe Umberto, il quale succedendo poi a Vittorio Emanuele diverrebbe legittimamente re d'Italia, e di proclamare Torino e Napoli concapitali.

⁵⁸ A. Scirocco, *Girolamo Ulloa, l'unità d'Italia e l'autonomismo napoletano*, in «Archivio Storico Province Napoletane», terza serie, vol. XIX, 1980;

⁵⁹ P. Macry, *Unità a Mezzogiorno*, cit., p. 66: anche le élite che erano state critiche verso il Borbone si trovarono sgomento di fronte alla fine del Regno, in quanto «non avevano mai fatto davvero i conti con la prospettiva nazionale».

⁶⁰ C.B. Cavour, *op. cit.*, 30 luglio 1860, p. 414, Venosta a Cavour: «Il loro programma fino a quest'ora è conosciuto. Essi vogliono la Costituzione e la politica liberale che assicura il loro ascendente sull'esercito, desiderano la Lega che promette ad essi di distinguersi e di rivendicare l'onore napoletano sui campi del Veneto, e intendono conservare l'autonomia che loro permette l'essere i primi qui, invece d'andar a confondersi fra gli elementi militari già illustri dell'Italia superiore».

⁶¹ *Ivi*, 23 luglio 1860, vol. 1, pp. 382-383, Visconti Venosta a Farini.

eleggeva i membri della Camera dei Deputati, il che li rendeva a loro volta eleggibili⁶².

Il Corpo ufficiali, dunque, entrava con tutto il suo peso nella vita politica del Regno. Un passaggio questo che supporta l'ipotesi prima avanzata di un mondo militare che, prima dello sbarco garibaldino in Calabria, credeva davvero di poter conservare l'autonomia del Regno all'interno di una federazione. Del resto ciò pare essere supportato dalla già citata lettera del Visconti Venosta, nella quale dice «la marina, come già saprete, può in gran parte considerarsi come nostra, gli ufficiali ora dichiarano che intendono obbedire solo a un ministro responsabile, ora che non si batteranno contro italiani», che paiono proprio essere i due punti del programma costituzionale e autonomista precedentemente esposti. È possibile supporre che, vista l'incertezza su quale sarebbe stato l'assetto statale del Regno d'Italia (lo stesso Cavour non escludeva affatto un decentramento amministrativo⁶³), l'ufficialità napoletana e il conte d'Aquila abbiano cercato di rappresentare agli occhi del Piemonte la sponda politica con cui dialogare per la creazione del nuovo Stato, sì da compensare anzitutto la diffusa passività politica della classe dirigente della capitale, che si limitò in pratica ad attendere gli eventi⁶⁴. Come ha scritto in un suo recente lavoro Paolo Macry «La partita strategica che si sta giocando sullo scacchiere mediterraneo arriva nella metropoli dei Borbone quasi a gocce [...]. La capitale vive le notizie e non i fatti [...] priva di ogni linfa politica»⁶⁵. Non stupirebbe pertanto che il ruolo di mediatori lo interpretassero gli ufficiali di Marina, gli unici che conoscevano tanto le reali condizioni del Regno quanto gli ordinamenti politici ed economici di altri Stati europei più avanzati, ponendosi nel mezzo tra gli esuli meridionali (ormai estranei al contesto del Regno dopo un decennio di assenza) e i moderati napoletani (che invece non avevano chiara coscienza del mondo fuori dai confini napoletani).

Ma perché la classe dirigente meridionale non seppe fare ciò che riuscì agli ufficiali di Marina? Probabilmente perché aveva un carattere molto provinciale, assorbita com'era da interminabili contenziosi per la terra e delusa da un regime incapace di programmi ambiziosi, essendo al contempo cautamente antibor-

⁶² *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, mercoledì 4 luglio, n. 144, p. 578.

⁶³ F. Tessitore, *Aspetti del pensiero neoguelfo napoletano dopo il Sessanta*, Morano Editore, Napoli 1962, p. 22.

⁶⁴ C.B. Cavour, *op. cit.*, 27 agosto 1860, vol. 2, p. 169: circa la passività delle forze napoletane liberali rispetto a quanto avveniva, Cavour ne era estremamente irritato come scrisse al Villamarina «La conduite des Napolitains est dégoûtante: s'ils ne veulent rien faire avant l'arrivée de Garibaldi, ils méritent d'être gouvernés comme les Siciliens par de Crispi».

⁶⁵ P. Macry, *Unità a Mezzogiorno*, cit., pp. 76-77.

bonica e cautamente liberale. Lo stesso cambio di regime del 1860 avvenne secondo modalità che riflettevano le gerarchie tra i notabili delle province, dimostrando così la sostanziale irrilevanza delle nuove identità patriottiche. Per dirla ancora con Macry «la fine della dinastia, l'arrivo di Garibaldi, l'opzione piemontese s'intrecciano e si piegano alla logica ed ai valori di un universo che, nella sostanza, resta locale»⁶⁶.

⁶⁶ *Ivi*, pp. 85-86.

Dopo l'Unità. Gli ufficiali di Marina napoletani dall'8 settembre a Lissa (1860-66)

Nel settembre del 1860 ebbe dunque origine la Regia Marina italiana. Certo per numero di navi era notevole, tuttavia non poteva considerarsi come uno strumento bellico veramente efficiente. Tre erano i problemi con cui la neo-costituita Marina doveva fare immediatamente i conti: 1) fusione tra gli elementi di provenienze diverse e superamento della rivalità tra Marina sarda e Marina napoletana; 2) adeguamento della flotta al nuovo tipo di navi in uso nelle principali Marine del tempo; 3) preparazione degli uomini e degli ufficiali¹. Cavour comprese subito che, prima d'ogni altra cosa, era necessario amalgamare in un Corpo compatto quel complesso eterogeneo di uomini e navi. Compito tutt'altro che facile, un abisso separava quegli uomini: abitudini, mentalità, metodi. Pur se ci si rendeva conto che quest'opera poteva essere portata avanti solo in un lungo periodo di tempo, Cavour e i suoi successori non potevano permettersi piani troppo dilatati nel tempo: la guerra contro l'Austria appariva ineluttabile. E in questa guerra, la Marina avrebbe dovuto giocare una parte importante. In vista di ciò, Cavour iniziò subito lo sviluppo e il rinnovamento della Marina secondo linee programmatiche chiare e ben definite: navi capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità e di contenere una grande quantità di combustibile. Soprattutto, bisognava unire gli ufficiali provenienti dagli ex Stati italiani in un Corpo omogeneo. Sono queste le linee che, fino al 1866, i suoi successori alla guida del ministero della Marina seguiranno più o meno fedelmente. Quale fu, in tutto ciò, il destino degli ufficiali napoletani incontrati nei capitoli precedenti? Quale il loro ruolo all'interno della Regia Marina fino alla prova di Lissa?

¹ Per approfondire la questione si rimanda nuovamente a M. Gabriele, *La prima Marina d'Italia (1860-66)*, cit.

L'alba del giorno dopo: 7 settembre 1860

Nonostante la partenza del Re per Gaeta, il 7 settembre 1860 la situazione della flotta napoletana era quanto mai incerta. Per rendersene conto, basti leggere i dispacci e le lettere che i Villamarina (padre e figlio) e Persano scambiarono con Cavour quel giorno. Emanuele Villamarina (figlio del marchese Villamarina, l'inviato sardo visto sin qui) manifesta a Cavour quanto problematico sarebbe stato nell'immediato futuro l'impiego delle unità della flotta napoletana a causa della mancata collaborazione degli equipaggi: «Le Roi s'est embarqué hier à 8 h. à bord d'un bâtiment [...] mais il est resté en rade pour tacher de corrompre les équipages de la flotte et l'ammener avec lui à Gaeta. Une révolte a éclaté à l'Arsenal dans le sens réactionnaire au cri de Vive le Roi».

Per evitare che gli equipaggi facessero prendere il mare alle navi per seguire il Re «un mouvement doit avoir lieu ce matin à l'arsenal afin d'en rendre maître la Garde Nationale qui décidera le Roi à s'éloigner et empêchera définitivement le départ de la flotte». La cosa riuscì e in una postilla del giorno seguente poté scrivere «L'affaire de l'Arsenal s'est passée pacifiquement. Le départ de la flotte est empêché, nous avons l'espoir que Persano puisse s'en emparer»². Nel frattempo, Villamarina senior – che si era recato a Salerno per cercare di incontrare Garibaldi, mancandolo di poco – riferisce che «Jusqu'à présent il nous a été impossible d'obtenir que la flotte arbore le pavillon Sarde et se mette sous les ordres de Persano; ils ont peur de Garibaldi»³. Come abbiamo visto nella lettera precedente, però, non certo di Garibaldi ma degli equipaggi gli ufficiali avevano paura. Finché Garibaldi non fosse entrato in città, non avrebbero osato far nulla più che evitare di seguire il Re a Gaeta (dato che avevano manomesso i motori)⁴. Cosa che, come lamenta Villamarina⁵, faceva del resto tutta la città. Persano,

² C.B. Cavour, *op. cit.*, 7 settembre 1860, vol. 2, pp. 250-251.

³ Lo stesso Persano ne dà conferma in una missiva dello stesso giorno: «Partie de la flotte paraît assurée à nous, mais que l'affaire est longue! et encore c'est douteux» (C.B. Cavour, *op. cit.*, 7 settembre 1860, p. 250).

⁴ Ce ne dà conferma Fasciotti in una lettera a Cavour del 30 agosto, che riferisce di un caso specifico ma estendibile a tutto il resto dell'ufficialità: «Nella Marina le disposizioni d'animo sono ancora migliori. Dal mio lato avendo pienamente guadagnato il comandante Caracciolo, l'ho presentato e posto subito in relazione col conte di Persano, che è restato compiaciutissimo dell'acquisto che gli ho fatto fare. Il Caracciolo ha di già reso de' servizi importanti, ma aspetta un mutamento di personale nell'equipaggio per essere più sicuro del fatto suo; ed è in attenzione di qualche ordine regio che lo metta in grado di favorirci positivamente ed operare diserzione completa del suo legno» (C.B. Cavour, *op. cit.*, p. 187).

⁵ «Dans la rue quelque individus du peuple crient, mais la masse demeure d'une apathie indigne et ne se prête à aucune démonstration [...]. Pas de caractère, de dignité ni de courage; c'est degoutant» (C.B. Cavour, *op. cit.*, 7 settembre 1860, p. 251).

ben conscio che gli ufficiali non potevano resistere per sempre agli equipaggi, inviò un telegramma pressante a Cavour in cui lo esortava così: «Envoyez vite des Bersaglieri pour prendre possession de la flotte Napolitaine; le retard serait fatal»⁶. Con tutte queste premesse, la notte tra il 7 e l'8 settembre prometteva scintille. La situazione era, infatti, assai pericolosa. Presso l'Arsenale si trovavano radunati tutti gli equipaggi delle navi all'ancora, che facilmente potevano optare per un colpo di mano e impadronirsi delle navi. Come abbiamo visto nella lettera di Villamarina junior, scintille effettivamente vi furono. È il viceconsole sardo Astengo che ci racconta, in una lunga lettera indirizzata a Cavour, cosa accadde in Arsenale quella sera:

si venne a sapere che il Re, il quale doveva partire sul far della sera del giorno 6, trovavasi ancora alle ore 1 dopo la mezzanotte in darsena a bordo di un piroscalo spagnuolo, facendo personalmente ogni sforzo per indurre la flotta a seguirlo; il pericolo era imminente, gli equipaggi parteggiavano pel Re, ed il rimedio, se si voleva riuscire, doveva essere pronto ed efficace. [...] Uscimmo da colà decisi di agire ad ogni costo impadronendoci della Darsena e della Flotta sul fare del giorno. A tal fine ci recammo a bordo dell'Ammiraglio ed il Ministro lo invitò a dare gli ordini opportuni al Comandante del Carlo Alberto, che trovavasi ancorato vicino alla Darsena, affinché ricevesse a bordo coloro che avessero voluto rifugiarsi durante l'attacco. Il Sig. Ribotti, io ed alcuni amici, sostenuti da uomini di buona volontà, partimmo risoluti a tutto rischiare per riuscire. Prima però di agire si mandò al Ministro di Marina per fare un ultimo tentativo affine di deciderlo a dare gli ordini necessari per impedire la partenza della Flotta. Il povero vecchio era nel letto e, titubante sulle prime, si decise alla fine d'impedire l'indegna consegna di una Flotta Italiana nelle mani dell'Austria, come era l'intenzione del Re; scrisse gli ordini richiestigli e quindi si recò egli stesso in Darsena per fargli eseguire. Il Re, spaventato di tale decisione, fuggì via immantinente e gli equipaggi scoraggiati dalla sua partenza obbedirono agli ordini del loro Ministro. L'ottimo risultato di tali pratiche rese inutile ogni ulteriore provvedimento, ci limitammo solo ad invigilare durante il resto della notte le bocche della Darsena. In quella fortunata notte pertanto, mercé l'attività e fermezza del Sig. Ministro e la buona direzione data alla cosa, si ebbe salvata la Flotta⁷.

Scongiurato il pericolo di veder partire la flotta napoletana per Gaeta, finalmente l'8 settembre Persano può prendere effettivo possesso dell'ex Marina borbonica:

⁶ C.B. Cavour, *op. cit.*, 7 settembre 1860, p. 251.

⁷ *Ivi*, pp. 264-265.

Incominciando da quest'oggi le marine riunite prendono il nome di Regia flotta italiana. Ho prescritto di sostituire alla coccarda borbonica la tricolore nostra, ed al giglio la croce di Savoia. È ben inteso che tutta la flotta italiana è al servizio del Re Vittorio Emanuele.

Inoltre per favorire il compromesso – necessario in un momento tanto delicato – Persano si affrettò ad annunciare che «sino a nuova disposizione tutti gli ufficiali ed impiegati della marina del cessato governo di Napoli rimangano nelle loro attuali posizioni»⁸. Dall'altro lato, quello stesso giorno Francesco II aveva emanato una disposizione che ordinava a tutti gli ufficiali della Marina di presentarsi nello spazio di due giorni a Gaeta. Quanti non si fossero presentati sarebbero stati automaticamente destituiti⁹.

La decisione di bloccare la situazione così com'era va quindi vista anche come un modo per scoraggiare quanti, sentendo la propria posizione come minacciata, decidessero di abbandonare il proprio posto per raggiungere il Borbone. Era il momento opportuno per gli ufficiali napoletani di ufficializzare la loro presa di posizione in favore del Regno sardo:

Domani si presterà il giuramento di fedeltà al Re V. Emanuele coll'esatta nostra formula. Il capitano di vascello Carlo [in realtà Giovanni] Vacca assume il comando del Re Galantuomo, vascello da 80 ad elice. Il capitano di vascello Barone della fregata ad elice Garibaldi.

Riferisce Persano che sperava di partire per Ancona il 10 settembre, unendo alla flotta la fregata *Garibaldi*, sei piroscafi a ruote e due avvisi. Il *Re Galantuomo* non era ancora pronto, ma sperava lo sarebbe stato di lì a 10 giorni. Poiché era chiaro che gli equipaggi napoletani avrebbero opposto resistenza, Persano decise di inviare un distaccamento di bersaglieri sopra alcune navi della Marina napoletana. Soprattutto «farò que' possibili cambiamenti nel personale degli equipaggi della flotta»¹⁰. Un caso del genere riguarda proprio la *Garibaldi*, il cui precedente comandante Carlo Flores aveva dato le dimissioni dal servizio per restare fedele a Francesco II. Al suo posto venne chiamato il già incontrato Carlo Barone¹¹.

La questione degli equipaggi si presentava, invece, decisamente più problematica. In seguito alla partenza di Francesco II si era verificato un esodo di

⁸ ACS, Ministero di Marina, *Personale militare e movimento dei navigli*, b. 7, f. 45, n.1.

⁹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1199, 8 settembre 1860.

¹⁰ C.B. Cavour, *op. cit.*, 7 settembre 1860, pp. 261-262.

¹¹ ACS, Ministero di Marina, *Personale militare e movimento dei navigli*, b. 7, f. 45, n. 5.

massa dalle navi degli equipaggi, grazie anche a un decreto dittatoriale che li aveva lasciati liberi di restare o tornare a casa¹². Nonostante questo problema di non scarso peso, possiamo dire comunque che il colpo voluto da Cavour era riuscito in pieno: tutta la flotta napoletana e i suoi materiali erano nelle mani piemontesi¹³. Ma questo non significava certo che i problemi fossero finiti, anzi erano appena iniziati.

Una difficile transizione (1860-61)

Le speranze nutrite da Cavour di vedere navi sarde e napoletane cooperare insieme alla presa di Ancona – così da suggellarne l'unione – andarono deluse. Mentre era in procinto di partire per Ancona, Persano riferì a Cavour l'impossibilità di avere in squadra le pirofregate napoletane

Mi accompagneranno tutti i legni della squadra sarda e soli due piroscafi avvisi del cessato Governo napoletano, nessun altro legno essendo in pronto per seguirmi, per quanto abbia detto e fatto. Ci vuol pazienza. Basteremo noi. [...] Ho imbarcati sulla M. Adelaide due tenenti di vascello, Acton e Franciscis, con tre guardiamarine, affinché si immedesimassero del nostro servizio¹⁴.

A rappresentare l'ex Marina di Napoli troviamo solo pochi, giovani elementi tra cui Ferdinando Acton¹⁵, Gaspare Nicastro¹⁶ ed Emanuele Frigeri¹⁷. Troppo poco per una Marina che aveva bisogno di affermarsi come nazionale. Il re-

¹² M. Gabriele, *La prima Marina d'Italia (1860-66)*, cit., pp. 11-12.

¹³ C.B. Cavour, *op. cit.*, 11 settembre 1860, p. 280. Fasciotti a Cavour «Il naviglio della Marina Regia è stato recuperato tutto, ad eccezione di qualche legno che è a Gaeta col Re, lo che si deve tutto alla buona ufficialità che era a bordo. Se non che, giunte a terra, le ciurme si sono sbandate per ritornare alle proprie case».

¹⁴ *Ivi*, pp. 276-277.

¹⁵ ACS, Ministero di Marina, *Personale militare e movimento del naviglio*, b. 7, f. 47, *Ricompense accordate in udienza del 17 novembre 1860 per i fatti d'armi e la dedizione di Ancona*: Luogotenente di vascello barone Ferdinando Acton, medaglia d'argento al valor militare: «ufficiale della Marina Napoletana addetto allo Stato Maggiore della Squadra. Zelo ed attività nelle sue funzioni» (imbarcato sulla *Maria Adelaide*).

¹⁶ *Ivi*: Luogotenente di vascello Gaspare Nicastro, medaglia d'argento al valor militare: «comando della batteria superiore, prese parte alla spedizione delle barche per la catena del porto di Ancona. Intelligenza e sangue freddo» (imbarcato sulla *Maria Adelaide*).

¹⁷ *Ivi*, f. 49: imbarcato sul *Carlo Alberto* durante i fatti di Ancona come sottotenente di vascello (medaglia d'argento).

sto degli ufficiali napoletani, però, erano alle prese con problemi decisamente scottanti. Come il Persano, anche Villamarina riferiva in quei giorni che le navi napoletane non potevano partire «a cagione della quasi totale mancanza di equipaggi»¹⁸. E il dualismo tra ufficiali ed equipaggi è il principale problema che tormenta la Marina napoletana subito dopo l'annessione. La fuga del Re, anziché placare gli animi, non fece che esasperare la tensione e gli ufficiali furono costretti a richiedere urgentemente che venissero dislocati dei bersaglieri a bordo delle loro navi, in modo da proteggere loro stessi e la nave da possibili ammutinamenti. Le testimonianze di Villamarina e Piola rendono bene l'idea della crisi estrema che stavano vivendo non solo loro, ma anche gli ufficiali napoletani. Al 15 settembre, pur se

Vacca et Barone, commandants du vaisseau Re Galantuomo et de la frégate Garibaldi, ayant réussi à ramasser une partie des matelots qui composaient leurs équipages, me tourmentent pour embarquer à leur bord le premier 200 et le second 60 Bersaglieri. Je n'en ai que trois cent pour occuper l'Arsenal [...]; il serait par conséquent impossible de satisfaire au désir de ces Messieurs¹⁹.

Le preoccupazioni di Vacca e Barone circa la probabilità di qualche colpo di mano degli equipaggi si dimostrò fondata appena un paio di giorni dopo. Ecco quanto ci racconta Piola:

Le cose della marina qui intanto non vanno: non si riparano i legni guasti; un'inerzia perfetta, uno sbalordimento, direi, regna nell'arsenale. Le ciurme, fuggite in gran parte, non offrono sicurtà alcuna agli Stati Maggiori, che non osano partire dal porto temendo di essere portati a Gaeta. [...] Ieri notte la Fregata elice 12 battezzata Garibaldi, che era stata armata e data al comando del capitano di vascello Barone, poco mancò non fuggisse, tanto che il comandante domanda si faccia entrare per ora in disarmo.

La soluzione più ovvia al problema equipaggi sarebbe stata il congedo di tutte le ciurme e una nuova leva marittima, così da avere equipaggi nuovi che non avrebbero creato problemi ai loro ufficiali. Sempre Piola riferisce però che, a suo parere, questa opzione non era praticabile «stante l'opposizione che i Parroci fanno nei piccoli paesi delle riviere»²⁰. Quando poi la notizia di un possibile congedo di massa iniziò a circolare, un quasi ammutinamento degli equipaggi

¹⁸ C.B. Cavour, *op. cit.*, 12 settembre 1860, p. 283.

¹⁹ *Ivi*, p. 303.

²⁰ *Ivi*, 18 settembre 1860, pp. 319-320.

napoletani avvenne il tra il 24 ed il 25 settembre. Quando il capitano di fregata Leopoldo De Cosa – comandante del brigantino a vapore *Sirena* – riferì a Luigi Serra (che trasmise a Cavour la “riservatissima” di lui) come i marinai dell’*Elettrico*, giunto a Genova da Napoli, avessero messo in agitazione il suo equipaggio annunciando che il Corpo dei marinai sarebbe stato trasformato e ricostruito con volontari, lasciando chi voleva libero di tornarsene a casa. Quindi tutti i suoi uomini presero a chiedere di andarsene, anche se il comandante (e Serra) sospettavano che una parte dell’equipaggio fosse decisa a recarsi a Gaeta²¹. Del resto, la quantità di marinai e appartenenti alla bassa forza di Marina che risultano esser stati decorati da Francesco II durante l’ultima resistenza borbonica è così elevata da rendere questo timore del tutto giustificato²². Ridotti pertanto all’impossibilità di fare alcunché, un esasperato Villamarina chiedeva a Cavour

Pour Dieu, envoyez tout de suite un officier de Marine placé dans un grade élevé pour prendre le commandement de la flotte que Persano a eu la malencontreuse idée de replacer sous les ordres directs de Garibaldi, sans cela nous risquons fort de la perdre. Il y a déjà eu quelques tentatives d’évasion que j’ai heureusement découvert à temps; aussi ai-je ordonné au Major des Bersaglieri de mettre des détachements à bord surtout la nuit pour surveiller. Il n’est pas question de pouvoir aller dans l’Adriatique, car on ne peut guère compter sur les équipages et les officiers sont mous. Voici une suite de l’erreur de Persano. Piola est venu ce matin m’apprendre que Garibaldi lui avait donné l’ordre de sortir avec la frigate Garibaldi (ex Borbone) et deux bateaux à vapeur pour aller croiser devant Gaète. Scrugli sans me dire un mot lui a promis d’embarquer à son bord 80 Bersaglieri que [...] je compte lui refuser²³.

Ritroviamo in questa lettera il nome di Napoleone Scrugli, ex ufficiale della Marina borbonica, che pare essere stato investito di un ruolo di rilievo, come effettivamente era: in una lettera del Ministero del Dittatore del 17 settembre 1860, formato in assenza di Garibaldi mentre combatteva sul Volturmo, troviamo anche la sua firma²⁴.

Si pone a questo punto la domanda: cosa ne era stato degli ufficiali napoletani? Il 9 settembre giurarono fedeltà al nuovo Regno d’Italia secondo la formula costituzionale. Due giorni dopo il governo sardo stilò un elenco di tutti gli ufficiali

²¹ *Ivi*, p. 320.

²² ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 1214, settembre 1860-gennaio 1861: anche se talvolta troviamo degli ufficiali tra i decorati, non si trattava di ufficiali di mare, quanto piuttosto di ufficiali di terra del battaglione di Marina o dei cannonieri e marinai.

²³ C.B. Cavour, *op. cit.*, p. 341.

²⁴ *Ivi*, p. 314.

che avevano aderito al nuovo corso, sottoponendolo (coi curriculum e gli attestati comprovanti meriti e stato di servizio) a Cavour che lo girò a Garibaldi, il quale aveva potuto conoscere gli ufficiali durante la sua campagna nel Mezzogiorno. Cavour aveva ben compreso come fosse necessario risolvere subito la questione della fusione tra gli ufficiali delle precedenti Marine, altrimenti non sarebbe stato possibile effettuare quella decisa politica navale che reputava fondamentale per il nuovo Stato italiano²⁵. Qui Garibaldi effettuò una prima scrematura del Corpo ufficiali, escludendo – per mezzo di apposito decreto dittatoriale – dall’elenco di quanti potevano essere ammessi al servizio Flores, Lettieri, Rodriguez e Giambartolotta²⁶. Venne inoltre creata una commissione composta da ufficiali napoletani, la cui presidenza fu affidata all’Anguissola, col compito di passare a scrutinio tutto lo Stato Maggiore napoletano per decidere del destino di ciascuno.

Pur con l’eliminazione di quanti si erano mostrati strenui difensori dei Borbone, i rapporti tra ufficiali sardi e napoletani non iniziarono nel migliore dei modi. Il mancato battesimo del fuoco ad Ancona di quella massa eterogenea che era la nuova Marina italiana, scatenò la litigiosità tra ufficiali delle ex Marine sarda, che avevano combattuto effettivamente, napoletana, che recriminava quelle promesse che le erano state fatte, e siciliana. Ma saranno i due nuclei sardo e napoletano che, con la loro rivalità, segneranno i primi anni di vita della Marina italiana. Vecchi e nuovi rancori si agitarono in quel turbolento biennio 1860-1861, e questo pesò molto sull’immediato futuro della Marina²⁷. Era una problematica che Persano e Cavour avevano previsto e che avevano cercato di evitare sin dai primi incontri con gli ufficiali napoletani. Già dalla prima decade di luglio – nell’eventualità che Garibaldi disobbedisse a Vittorio Emanuele – Cavour aveva reputato necessario che tutte le forze marittime passassero immediatamente sotto il comando di Persano, autorizzandolo «ad accettare le dimissioni di tre o quattro ufficiali della squadra, a cui Piola affiderebbe il comando dei varii legni di cui il governo della Sicilia dispone»²⁸. È a questo punto che Persano azzardò la proposta di un primo tentativo di fusione tra le due ufficialità sarda e napoletana

non sarebbe bene, eccellenza, l’incorporare, sin d’ora, alcuni degli ufficiali napoletani? Ne potremmo prendere uno per fregata, nel loro grado. Qui si perdono. Il comandante

²⁵ C. Po, *La fusione della Marina borbonica con la Marina sarda*, in «Rassegna Italiana», giugno 1927, CIX, Roma, pp. 8-9.

²⁶ C.B. Cavour, *op. cit.*, 18 settembre 1860, p. 320, Piola a Cavour.

²⁷ M. Gabriele, *La politica navale italiana dall’Unità alla vigilia di Lissa*, cit., p. 50.

²⁸ C.B. Cavour, *op. cit.*, 13 luglio 1860, vol. 1, p. 322.

conte Anguissola sarebbe di cotale avviso. [...] Son giunti questa mattina quattro ufficiali di marina napoletani dimessisi per servire sotto la nostra bandiera. Son meglio che i capitani mercantili, ma meglio di molto, me lo creda, eccellenza. Li ho mandati da Piola raccomandandoglieli, come mi furono caldamente raccomandati dal ministro Villamarina. Sono i signori Pasquale Libetta, Paolo Cottrau, Enrico Accinni, Gasparo Nicastro. Se ne aspettano altri, che saranno in numero non minore di venti. Il conte Anguissola è ufficiale realmente distinto, da farne gran caso. È nostro ad ogni costo. Son ne' migliori termini con lui, mi porta molto rispetto e simpatia²⁹.

Era quindi necessario trovare una soluzione. Soprattutto perché quanti si dimettevano erano esposti a tutti i casi della vita, avendo lasciato ogni sicurezza economica alle loro spalle e rischiando in prima persona. Sempre Persano riferisce, a proposito del giovane ufficiale Nicastro, che «Essendo egli cognato di Maniscalco, non si trova benviso a questa popolazione. Supplico V. E. di non abbandonarlo, è politica l'ammetterlo subito, nella sua qualità, nel corpo della R. Marina». Indubbiamente una situazione del genere non era stata prevista né da Persano né tantomeno da Cavour. Entrambi si aspettavano (o auspicavano) un passaggio con «navi e bagagli» di tutta o buona parte della flotta napoletana. Ma in ogni caso, era ormai giocoforza necessario capire che farne di loro³⁰. E così, dopo la battaglia di Milazzo, Cavour riferisce a Persano «mandi a Genova quelli fra gli ufficiali di Marina napoletani che hanno dato le loro demissioni regolarmente. Non potrò forse darle subito un impiego, ma li rassicurerò sulle loro sorti»³¹. Non se ne fece nulla, ma il 2 agosto Piola – messo a capo della Marina siciliana assieme all'Anguissola – prende al suo servizio tutti gli ufficiali napoletani menzionati³². Non si trattava dell'auspicata soluzione proposta da Persano, ma era il miglior compromesso possibile date le circostanze.

Quando la crisi delle Due Sicilie si concluse, con il decreto del 17 novembre Cavour stabilì che i napoletani erano ammessi a servizio col grado che avevano il 30 settembre, prima cioè delle promozioni accordate da Garibaldi. Probabilmente si voleva evitare così facendo lo scoppio di rivalità e tensioni nocive tra quanti avevano operato nelle forze regolari e chi, invece, aveva militato sotto

²⁹ *Ivi*, 23 luglio 1860, p. 364.

³⁰ *Ivi*, 24 luglio 1860, pp. 384-385: «Si fa buon acquisto in loro, e venne loro promesso che sarebbero stati accettati. Vero bene che si disse: quando fossero venuti colle navi, ma non si può negare che, se è meno utile l'averli con mani vuote, l'atto della demissione è più bello in loro. Spero che V. E. vorrà accordarmi la domanda che ebbi l'onore di sottoporle col mio foglio di ieri, di surrogare gli ufficiali della squadra a cui accordai le dimissioni, con altrettanti ex-ufficiali della R. Marina napoletana».

³¹ *Ivi*, 28 luglio 1860, p. 401.

³² *Ivi*, 2 agosto 1860, vol. 2, p. 6.

Garibaldi ricevendo promozioni a profusione. Ma anche questa soluzione si rivelò controproducente, dato che ovviamente una simile decisione non poteva piacere a quegli ufficiali che si erano adoperati per paralizzare l'azione della Marina borbonica e portarla dal lato dei sardi, che si sarebbero visti retrocessi (in particolare Scrugli, Vacca, Barone, Longo e Anguissola). Pertanto qualche mese dopo, col decreto del 3 gennaio 1861, si stabilì che tutti gli ufficiali regolari dell'ex Marina napoletana venissero riconosciuti coi gradi che avevano e integrati senza indugio nella scala gerarchica della nuova Regia Marina. Solo per quanti provenivano dalla Marina siciliana era richiesta la valutazione di una commissione per deciderne l'ammissione³³. Tra i due decreti – in attesa di capire cosa fare e come – tutti gli ufficiali napoletani erano stati messi in disponibilità, pur continuando a percepire la stessa paga e conservando i gradi. In questo limbo ritroviamo tutti gli ufficiali incontrati finora: Carlo Alfonso Barone, Carlo Longo, Giovanni Vacca, Napoleone Scrugli, Ferdinando Acton, Orazio Persichetti, Giuseppe Cacace ecc³⁴. Non bisogna leggere questo dato come una sfiducia nei loro confronti, in quanto furono tutti prontamente ricollocati lì dove servivano, soprattutto in quei primi due anni di confusione. A titolo d'esempio, Luigi Marriello diventò capitano del porto di Napoli³⁵, Ferdinando Rodriguez comandante del cantiere di Castellammare³⁶, Edoardo D'Amico promosso capo di Stato Maggiore nel dipartimento marittimo dell'Adriatico³⁷ e così via. Eccezionale fu invece il caso di Anguissola, che rientrò in servizio solo 3 anni dopo con Persano ministro di Marina.

Diversi, ma proprio per questo interessanti, i casi di Salazar e Lettieri. Vincenzo Salazar – collocato a riposo ancora regnante Francesco II – scrisse a Cavour lamentando che lui, pur avendo aderito al nuovo governo, con il già ricordato decreto dittatoriale era stato escluso e la sua pensione sospesa. Il Comando Generale, non trovando motivo per tale decisione in quanto non poteva essergli imputato alcun atto efferato, provvide a ristabilire le cose. Anche Vincenzo Lettieri, tra i pochi a seguire il Re a Gaeta, aderì al nuovo governo dopo la capitolazione della fortezza, ma solo per farsi mettere a riposo e godere della pensione. Questo potrebbe rientrare tranquillamente in quelli che Lorenzini, nel suo recente saggio³⁸, ha classificato come “atteggiamenti legittimisti”.

³³ ACS, Ministero di Marina, *Uffici Diversi*, b. 9, f. 135.

³⁴ *Ivi*, *Decreti Ministeriali*, pacco 1, ff. 2, 3, 17, 33.

³⁵ *Ivi*, f. 37.

³⁶ *Ivi*, f. 134.

³⁷ *Ivi*, f. 151.

³⁸ J. Lorenzini, *Élites e traumi istituzionali. Il corpo ufficiali meridionale attraverso e oltre il 1860*, relazione al seminario Giornata di Studi Borbonici del 21 febbraio 2018, Università di Salerno.

Risulta però che questi aveva fatto richiesta di aderire al nuovo ordine di cose il 6 settembre. La sua adesione fu però respinta, come visto, dal governo dittatoriale³⁹. Non dunque di fedeltà alla dinastia si trattava, ma di una questione di opportunità. Rientrano invece nella menzionata categoria i casi di Enrico Cavalcanti e Alessandro Terranova, che dopo formale adesione si fanno mettere a riposo⁴⁰. Persino Giuseppe Flores riesce a farsi mettere a riposo ottenendo la pensione⁴¹, lui che era stato tra i più fedeli ufficiali del Borbone (ma anche lui aveva cercato di aderire al nuovo corso il 6 settembre).

Nel primo quinquennio di vita della Regia Marina, le vecchie strutture delle Marine precedenti non solo non furono soppresse, ma furono semplicemente fatte coesistere all'interno di una nuova cornice. Cavour infatti – nel breve periodo in cui poté occuparsi della materia prima della sua morte – cercò di fronteggiare la situazione con una serie di disposizioni che miravano a stabilire rapidamente l'unione nelle fila della Marina e il riordinamento dei corpi che la componevano: soppresse il 10 gennaio 1861 i ministeri della Marina di Napoli e Palermo, ingrandì il ministero di Marina di Torino aggregandovi anche gli impiegati dei due dicasteri disciolti⁴², ma pochi si trasferirono e quasi a forza⁴³. Il 21 febbraio 1861 fu emanato il nuovo regolamento del servizio militare e amministrativo, ispirato al vecchio regolamento sardo⁴⁴. Ma la rigida separazione dei dipartimenti marittimi di Genova e Napoli non aiutava certamente a unificare i due grandi nuclei regionali che componevano il nuovo organismo, semmai finiva con l'acuirne le differenze e la rivalità⁴⁵. A poco servì l'ordine dato dal ministero della Marina di cercare di mescolare quanto più possibile ufficiali sardi e napoletani a bordo delle navi, anche se si cercò di smorzare il dualismo tra i due dipartimenti nominando un comandante sardo a Napoli e uno napoletano a Genova⁴⁶. Ma anche questa disposizione fu vanificata dalla decisione di mantenere due scuole di Marina nelle due città, pure se con programmi unificati e con quella napoletana subordinata alla genovese. Né gli

³⁹ ACS, Ministero di Marina, *Uffici Diversi*, b. 9, f. 134.

⁴⁰ *Ivi*, *Decreti Ministeriali*, pacco 1, ff. 14, 27.

⁴¹ *Ivi*, f. 112.

⁴² *Ivi*, Marina, *Decreti Ministeriali*, vol. 1, ff. 24, 47: agli alunni del soppresso ministero di Marina borbonico (Giuseppe Terranova, Francesco Imar e Carlo Giannini) viene concessa una largizione straordinaria e vengono impiegati nel ministero della Marina italiana a Torino, e in particolare il primo ottiene una gratificazione di 80 lire per gli ottimi servizi resi nel ministero di Marina a Torino.

⁴³ *Ivi*, f. 134: Enrico Costa, ufficiale dell'ex Marina napoletana, si rifiuta di trasferirsi per prestare servizio a Torino, venendo per questo sospeso per 6 mesi senza stipendio.

⁴⁴ M. Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, cit., pp. 113-116.

⁴⁵ *Ivi*, pp. 52-53.

⁴⁶ *Ivi*, pp. 54-57.

assedi di Messina e Gaeta, cui pure parteciparono ufficiali napoletani⁴⁷, valsero a rafforzare e accelerare il processo di fusione, in quanto si trattava di un nemico già sconfitto e italiano, dai cui ranghi per di più provenivano quegli ufficiali.

Per facilitare l'assimilazione delle due Marine, persino quanti erano andati a Gaeta – sia ufficiali che marinai – non vennero considerati dal Persano prigionieri, ma solo aggregati provvisori agli equipaggi⁴⁸. Una bella differenza rispetto a quanto accadde per ufficiali e soldati dell'esercito sconfitto. Questa decisione fu maturata probabilmente in ragione della estrema necessità che aveva il nuovo Regno d'Italia di dotarsi di una flotta adatta alle nuove frontiere marittime dello Stato in tempi brevi. Fu probabilmente per questo trattamento di favore che molti membri del vecchio Corpo marinari e cannonieri fecero richiesta di essere ammessi a servire nella Regia Marina. L'ex ufficiale della Marina napoletana Vincenzo Guillamat, capitano di vascello, ne informò il capo del personale del dipartimento marittimo meridionale, il quale diede la sua raccomandazione. Molti di quei cannonieri si imbarcarono su navi da guerra inviate ad assediare la piazzaforte di Messina, comportandosi con disciplina e valore. Quale invece la situazione di marinai e bassi ufficiali? Soprattutto tra i primi, quanti presero servizio subito dopo la capitolazione di Gaeta furono assai pochi. Diverso il caso dei sottoufficiali, i quali – dopo esser stati tratti come prigionieri di guerra a Procida per due mesi, ricevendo però lo stipendio – si presentarono numerosi a richiedere l'ammissione in servizio nella Regia Marina. Affinché non si venisse però a creare malcontento tra quanti invece erano rimasti a Napoli e non avevano seguito il Re a Gaeta, si decise la creazione di una commissione per decidere se e quali gradi bisognava assegnare a ciascuno. Risultato: tutti e 11 i sottoufficiali che si presentarono ebbero un avanzamento di uno o due gradi rispetto a quando militavano sotto il Borbone⁴⁹. Anche tutti i piloti provenienti dalla disciolta Marina napoletana furono confermati nei loro gradi e incarichi⁵⁰, mentre di contro nella bassa forza furono in molti a chiedere il pensionamento per anzianità di servizio o perché, essendo tra quanti avevano combattuto a Gaeta, rifiutavano di servire il nuovo governo, cui pure dovettero prestare formale giuramento per ottenere il pensionamento⁵¹. Altri invece rifiutarono

⁴⁷ ACS, Marina, *Decreti Ministeriali*, pacco 1, f. 173: per i fatti d'Ancona, del Garigliano e di Mola di Gaeta abbiamo la partecipazione della pirofregata *Tancredi*. Per l'assedio di Messina troviamo Guglielmo Acton (sulla pirofregata *Maria Adelaide*) e Cesare Salazar (*idem*).

⁴⁸ M. Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, cit., p. 63; cfr. ACS, Marina, *Decreti Ministeriali*, pacco 1, f. 293.

⁴⁹ ACS, Ministero di Marina, *Uffici Diversi*, b. 9, f. 137.

⁵⁰ *Ivi*, *Decreti Ministeriali*, pacco 1, f. 45.

⁵¹ *Ivi*, vol. 1, f. 199.

categoricamente di riconoscerlo e vennero pertanto dimessi dal servizio senza pensione o altro beneficio. Per tutte le altre figure che componevano il personale navigante e non – quali cuochi, chirurghi ecc. – non vi furono problemi e quanti decisero di ritirarsi poterono godere di pensioni assicurate previa formale adesione al nuovo governo⁵².

Sofferamoci un momento sulla questione di quegli ufficiali napoletani che si erano uniti a Garibaldi e quale fu il loro destino, visto il loro particolare status. Tra quanti hanno militato nella Marina siciliana, oltre ad alcuni sardi, ritroviamo Anguissola e il suo luogotenente Luigi Matteo Civita. Nominato da Garibaldi capitano di fregata e ammesso con questo grado nella Regia Marina, venne collocato in aspettativa a causa della giovane età rispetto ad altri ufficiali. Stesso discorso vale per Anguissola, creato contrammiraglio al momento dell'unificazione e confermato dal governo, ma messo in aspettativa⁵³. Oltre a loro, Carlo Longo indica (in una lettera del 19 novembre 1860) quanti presero parte attiva nella lotta tra garibaldini e borbonici: Cesare Sanfelice, Carlo Turi e Carmine D'Afflitto (alfieri di vascello), che erano sulla *Veloce*, mentre i tenenti di vascello Francesco Saverio Agresti, Cristoforo Manzi ed Emerich Acton, gli alfieri di vascello Enrico Accini, Paolo Cottrau, Pasquale Libetta e Francesco Vitagliano si dimisero dalla Marina borbonica e prestarono servizio attiva nella Marina siciliana⁵⁴. La selezione degli elementi della Marina siciliana da passare o meno nella Regia Marina seguiva un fondamentale discrimine, ovvero se si era stati precedentemente ufficiali o no. Vediamo infatti che, ad esempio, Anguissola, Civita, Agresti e Manzi vennero messi in disponibilità nei ranghi della Regia Marina con gradi e paghe identiche a quando avevano disertato dalla Marina napoletana⁵⁵, come tutti gli altri ufficiali napoletani del resto. Invece, per quanti non provenivano dai ranghi della ex Marina borbonica il destino era diverso. Certo alcuni furono accettati in servizio nelle strutture amministrative e non della Regia Marina⁵⁶, ma rarissimi furono i casi di passaggio nei ranghi dell'ufficialità partendo da gradi ottenuti nella Marina siciliana⁵⁷. Per tutti gli altri, solamente sussidi *una tantum*⁵⁸. Si evince, a questo punto, come gli ufficiali napoletani, anche quelli che non passarono nella Regia Marina,

⁵² *Ivi*, pacco 1, ff. 39, 41, 43, 44.

⁵³ *Ivi*, *Uffici Diversi*, b. 1, f. 11; cfr. *Ivi*, *Decreti Ministeriali*, pacco 1, f. 17.

⁵⁴ *Ivi*, b. 9, f. 132.

⁵⁵ *Ivi*, *Decreti Ministeriali*, pacco 1, ff. 17, 86.

⁵⁶ *Ivi*, ff. 108, 110.

⁵⁷ *Ivi*, f. 98: come il caso di 2 guardiamarine siciliane che vengono ammesse con lo stesso titolo nella Regia Marina (Vittorio Latorre e Sisto Colle).

⁵⁸ *Ivi*, vol. 1, ff. 56, 100, 108, 110, 115, 126.

furono trattati meglio di quanti avevano combattuto nella Marina siciliana. Essi dovettero sottoporsi all'esame della commissione e molti non vennero ammessi, mentre vecchi borbonici come Lettieri e Flores – pur avendo anche combattuto a Gaeta – ebbero la pensione. Si può dire, in sostanza, che il nuovo ministero di Marina si fece carico di tutti quelli che lavoravano nell'ex Marina borbonica⁵⁹ e che, al contrario, pensionò tutti quelli che avevano militato nella Marina siciliana. Furono quindi in molti tra ufficiali, personale navigante, sottoufficiali ecc. dell'ex Marina napoletana a godere di promozioni, pensionamenti e continuità di servizio.

Il ruolo svolto dalla Marina napoletana nelle vicende del 1860 probabilmente rese possibile questa morbida transizione, riuscendo nell'amalgama meglio che nell'Esercito, pur se non mancarono (come abbiamo già intravisto) gelosie e rivalità tra napoletani e sardi. Si stette ben attenti a bilanciare il loro numero nei quadri dello Stato Maggiore: oltre ai noti Scrugli, Vacca, Barone e Longo, vi era persino il fedele borbonico Luigi Chretien, nominato comandante generale del dipartimento marittimo dell'Adriatico. C'erano poi Anguissola, Civita, Ferdinando Acton, Persichetti, Eugenio Rodriguez, Antonio Vitagliano, Leopoldo Fowls, Domenico Ferrante, Ignazio Bardet, Pietro Martino, Enrico Costantino e Giovanni Echanitz⁶⁰. Anche tutto il restante Corpo degli ufficiali napoletani fu pienamente integrato⁶¹, tant'è che appena un anno dopo la fine delle Due Sicilie vediamo ormai che gli automatismi nella Marina funzionavano come assodati, con ufficiali napoletani (significativamente non più classificati come tali) che passavano di classe assieme ai colleghi piemontesi⁶². Il 7 aprile 1861 venne emanato l'ultimo dei vari decreti ministeriali coi quali si cercava di normalizzare la situazione di quel variegato insieme che era il nuovo Corpo ufficiali della Regia Marina Italiana e che, pertanto, possiamo prendere come quadro ufficiale della sua composizione da quel momento in poi. Quel che ne risulta è che dei 271 ufficiali della Regia Marina, ben 95 erano napoletani. A questi vanno aggiunti 6 ufficiali ancora fuori quadro, per un totale di 101 ufficiali su 271, di cui 6 ammiragli e 8 capitani di vascello. I napoletani costituivano dun-

⁵⁹ *Ivi*, f. 184.

⁶⁰ *Ivi*, pacco 1, ff. 100-101. Vi faceva inizialmente parte anche il capitano di fregata Cesare Salazar, ma fu messo a riposo per anzianità con pensione (f. 105).

⁶¹ *Ivi*, f. 116: Guillamat, Imbert, Edoardo D'Amico, Guglielmo Acton, Roberto Pucci, Emanuele Pucci, Amilcare Roberti, Ruggiero Vitagliano, Cafiero, Caracciolo, Cacace, Carlo Pucci, Montemayor, Corrado Jauch, Leopoldo De Cosa, Enrico Acton, Giuseppe Dragonetti, Luigi Caracciolo, Ercole De Liguori, Pasquale Libetta, Accini, Francesco Vitagliano. Marino Caracciolo si fece mettere a riposo poco dopo per ragioni di salute (f. 123).

⁶² *Ivi*, f. 271.

que la metà della nuova ufficialità, non solo in totale ma anche (e soprattutto) al vertice della stessa. Per comprendere appieno l'importanza che questo dato numerico riveste all'interno del processo di formazione della Marina italiana del primo quinquennio unitario, basti guardare la provenienza dei vari ufficiali nei vari gradi della scala gerarchica:

1. viceammiragli: 4/4 piemontesi;
2. contrammiragli: 6/13 napoletani, 7/13 piemontesi;
3. capitani di vascello 1° classe: 4/8 napoletani, 4/8 piemontesi;
4. capitani di vascello 2° classe: 4/9 napoletani, 5/9 piemontesi;
5. capitani di fregata 1° classe: 4/16 napoletani, 1/16 veneti, 11/16 piemontesi;
6. capitani di fregata 2° classe: 12/20 napoletani, 8/10 piemontesi;
7. luogotenenti di vascello 1° classe: 22/60 napoletani, 10/60 veneti, 3/60 toscani, 2/60 siciliani, 22/60 piemontesi;
8. luogotenenti di vascello 2° classe: 25/52 napoletani, 1/52 toscani, 4/52 veneti, 1/52 siciliani, 19/52 piemontesi;
9. sottotenenti di vascello: 23/79 napoletani, 31/79 piemontesi, 7/79 toscani, 18/79 siciliani (tra cui vi è Gustavo Acton)⁶³.

Come si nota, anche se il vertice è interamente piemontese, nei restanti alti gradi della gerarchia militare piemontesi e napoletani sono presenti in egual numero. Al contrario, l'apporto di quanti provenivano da altre Marine quali quella granducale, la veneta o la siciliana è insignificante sia numericamente che qualitativamente. I napoletani fecero sin dal primo anno di vita della Regia Marina parte di quella che, secondo la definizione di Janowitz, si può definire *inner elite*, ossia un gruppo ristretto costituito da soggetti dotati di effettivo potere di indirizzo e condizionamento dell'intera istituzione⁶⁴.

Il quinquennio post-unitario e il disastro di Lissa

Lo Stato Maggiore della Marina italiana altro non era, quindi, che la somma dei vecchi Stati maggiori delle precedenti marine italiane. Nessuno comprese nell'immediato che ciò rappresentava un grave problema di strategia geopolitica, soprattutto alla vigilia dell'apertura del canale di Suez. Di che problema

⁶³ Ivi, *Personale militare e movimento del naviglio*, b. 7, ff. 47, 62.

⁶⁴ M. Janowitz, *The professional soldier. A social and political portrait*, Free Press, New York 1960; da J. Lorenzini, *Elite e traumi istituzionali. Il corpo ufficiali meridionale attraverso e oltre il 1860*, relazione al seminario Giornata di Studi Borbonici del 21 febbraio 2018, Università di Salerno, p. 2.

si trattava? Come abbiamo già visto, i soli Stati italiani con una Marina degna di nota erano Sardegna e Due Sicilie. Nessuno dei due era mai andato più in là di qualche azione contro le reggenze barbaresche o azioni di supporto ad altre Marine più potenti. Certo, dopo il 1833 la Marina sarda inviò navi al di fuori del Mediterraneo, specialmente in Brasile e nel Rio della Plata. Ciò fu certo utile, ma fece nascere la pericolosa illusione che le capacità nautiche bastassero da sole a una Marina da guerra senza la necessaria esperienza militare. Anche la Marina napoletana non era migliore sotto questo punto di vista – pur se la sua dotazione infrastrutturale era certo più corposa – dato che dopo il 1848 le navi da guerra napoletane non uscirono più dal reame. Il Corpo ufficiali italiano veniva da queste povere esperienze e pertanto non era affatto preparato ai compiti e agli scenari che il rilancio del Mediterraneo, con l'apertura del canale di Suez, aprivano per il nuovo Stato. Le Accademie di Genova e, soprattutto, di Napoli, pur dotando questi ufficiali di ottime conoscenze teorico-pratiche non avevano sviluppato una propria dottrina navale, essendo in sostanza un mix di studi inglesi e francesi⁶⁵. Questo di certo non aveva aiutato gli ufficiali a sviluppare una chiara visione geopolitica⁶⁶, men che meno in vista delle esigenze di uno Stato nazionale che esulasse dalle piccole necessità dei precedenti Stati preunitari e che doveva far fronte a compiti decisamente più ardui e complessi. Vero è che nella tattica navale venne adottato lo stile napoletano per la navigazione a vela (che aveva una lunga e gloriosa tradizione) su suggerimento del comandante del dipartimento marittimo settentrionale, il napoletano Pucci. Di contro, però, per le navi a vapore si usò la più moderna scuola francese⁶⁷.

L'opera di Cavour – convinto che la Marina avrebbe avuto un peso notevole nelle sorti e nelle ambizioni dello Stato italiano – era stata quindi volta alla creazione di una potenza marittima nazionale, cui avrebbero dovuto contribuire tutti. Di qui la sua politica di assorbimento delle Marine toscana, siciliana e napoletana, di qui la preoccupazione costante di avere un Corpo ufficiali coeso evitando di creare scissioni e fratture che potessero indebolire la nuova Regia

⁶⁵ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 907: nel 1857 venne adibito il capitano di fregata Carlo Barone alla traduzione di opere nautiche francesi. Si trattava probabilmente delle opere *Instructions nautique sur le Detroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le Bosphore* e *Manuel de navigation dans la mer Adriatique* (ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 908, 28 aprile 1856). Tuttavia, c'erano stati verso gli ultimi due anni di vita del Regno delle Due Sicilie dei tentativi di avviare un proprio filone di studi tattici e manovrieri, come dimostra la proposta di dare alle stampe presso l'Ufficio Topografico un manoscritto sulla manovra navale dell'allora tenente di vascello Edoardo D'Amico (ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 909, 13 marzo 1859).

⁶⁶ M. Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, cit., p. 103.

⁶⁷ *Ivi*, p. 174.

Marina⁶⁸. La sua scelta di impennare su La Spezia la strategia navale – porto periferico sulla rotta Gibilterra-Levante – anche dopo l’Unità fu però infelice. Nonostante ci fossero state molte segnalazioni circa la possibilità di stabilire forti basi militari su altri porti del litorale italiano – in particolare quello di Augusta in Sicilia⁶⁹ e Brindisi in Puglia⁷⁰ – il succedersi alla guida della Marina di ben 11 ministri in 5 anni non aiutò a delineare una chiara visione strategica e geopolitica. Le linee guida di Cavour sulla fusione delle due Marine furono tuttavia fedelmente seguite, pur se con qualche difficoltà. Il suo successore infatti, il generale Menabrea, nonostante gli si rimproverasse uno spirito antimeridionale (con qualche ragione) continuò la politica di Cavour: le navi continuarono a essere equipaggiate con marinai del Nord e del Sud, gli ufficiali furono obbligati a lavorare e navigare assieme e le due scuole di Marina fecero la loro prima campagna d’istruzione congiuntamente⁷¹.

Tra questi 11 ministri, uno dei più significativi fu il Persano. Contrariamente al Menabrea, questi pareva parteggiare per il gruppo dei napoletani. Chiamò infatti al posto di segretario generale il contrammiraglio Carlo Longo, e durante tutto il periodo del suo ministero favorì spesso i napoletani nella composizione di qualche commissione. Ma in generale, anche lui si attenne alle linee guida di Cavour servendosi degli ufficiali di tutte le regioni, anche per incarichi importanti. A lui va inoltre il merito di aver stabilito la chiusura delle due scuole navali e di averle fatte confluire nella nuova Accademia navale di Livorno. Tra i primi a sostenere la necessità della fusione tra napoletani e piemontesi, ben si avvide che mantenerle entrambe significava eternare la divisione Nord-Sud che incrinava l’unità della Marina italiana. Prima di vedere tale decisione attuata, però, si dovettero aspettare 20 anni e il ministro Brin. Per il resto, anche Persano si attenne alla politica di fusione dei predecessori⁷².

Gli ufficiali napoletani furono sin da subito protagonisti delle vicende della Marina italiana. Già nel marzo del 1862 si fece armare una squadra navale d’evoluzione, capitanata dal contrammiraglio Albini (piemontese) e dal capitano di vascello Imbert (napoletano) quale capo di Stato Maggiore⁷³. Nel febbraio 1863, il nuovo ministro De Nigro formò una nuova squadra navale da inviare in evoluzione nel Levante, comandata dal contrammiraglio Vacca. La divisione

⁶⁸ *Ivi*, p. 113.

⁶⁹ *Ivi*, pp. 120-121.

⁷⁰ C. Paoletti, *L’intervento del comandante D’Amico per la nascita della base navale di Brindisi*, in «Bollettino d’Archivio Ufficio Storico Marina Militare», Roma, giugno 2013, pp. 41-42.

⁷¹ M. Gabriele, *La politica navale italiana dall’Unità alla vigilia di Lissa*, cit., pp. 130-134.

⁷² *Ivi*, p. 173.

⁷³ *Ivi*, p. 175.

era composta quasi *in toto* da navi ex borboniche (con l'eccezione della *Vittorio Emanuele*): il vascello a elica *Re Galantuomo* e le pirofregate *Tancredi* e *Fieramosca*. Queste ultime erano ancora mosse da pale laterali, cosa che compromise la possibilità di far esercitare a dovere ufficiali e marinai al maneggio delle unità più moderne⁷⁴. Sempre Vacca andò a Tolone, nel 1864, a ritirare la nuova corazzata *San Martino*. Con questa si recò in seguito a Tunisi, dove era stanziata una squadra italiana⁷⁵ per eseguire delle manovre (cui si aggiunse anche Guglielmo Acton con la *Garibaldi*) che furono delegate dall'Albini al Vacca stesso dato che quest'ultimo aveva potuto approfondire la conoscenza della tattica navale francese a Tolone. Nel suo rapporto, Vacca sostenne la necessità di far navigare le corazzate da sole, in quanto le evoluzioni in squadra non erano riuscite soddisfacenti. L'Albini invece centrò il problema vero, ossia che i comandanti non erano affatto abituati alle manovre in squadra, in quanto i vecchi Stati italiani non li avevano quasi per nulla formati in ciò⁷⁶. Il ministero però tenne in gran considerazione il parere di Vacca, cosa che verrà in seguito scontata a Lissa quando le unità italiane si scontrarono con quelle austriache, che al contrario erano ben addestrate a eseguire manovre in squadra. Sempre in quell'anno, troviamo il capitano di vascello D'Amico al posto di direttore generale del servizio militare, e il nuovo ministro di Marina, Angioletti, anch'egli napoletano.

La squadra d'evoluzione – che rimase in servizio per tutto il suo mandato – era ancora al comando di Vacca. Questi venne inviato nel 1865 con la stessa ad Algeri per incontrare Napoleone III, il quale lo colmò di onori⁷⁷. Un altro napoletano, il capitano di vascello Enrico Di Brocchetti, fu promosso contrammiraglio e inviato nella stazione italiana in Sud America. Fu in Sud America, nella stazione di Rio de La Plata, che molti giovani ufficiali napoletani ebbero per la prima volta possibilità di cimentarsi con le difficoltà delle navigazioni di lungo corso. Qui fu inviato, già dal 1861, *l'Iride*, al comando di Amilcare Roberti. A bordo c'erano i napoletani Vincenzo Cacace, Giulio D'Afflitto, Alfonso Di Brocchetti, Domenico Palumbo, Roberto De Luca e Achille Cacace. Furono sostituiti nel 1862 dalla *Fulminante*, sui cui erano imbarcati Francesco Accinni (comandante in seconda), Giustino Gonzalez e Carlo Libetta. Nel 1865, in navigazione nel Sud America troviamo la fregata *Principe Umberto*, comandata da Guglielmo Acton, con i napoletani Giuseppe Palumbo, Edoardo Martinez e Giulio D'Afflitto⁷⁸. Nel frattempo, il Vacca

⁷⁴ *Ivi*, pp. 186-188.

⁷⁵ *Ivi*, p. 217; cfr. F.M. Baratelli, *op. cit.*, p. 79.

⁷⁶ *Ivi*, pp. 217-218.

⁷⁷ *Ivi*, pp. 247-248.

⁷⁸ F. Leva, *Storia delle Campagne Oceaniche della Regia Marina*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1936, vol. I, pp. 29-30.

eseguita una crociera nel Levante e nell'Adriatico⁷⁹. Lo scopo era principalmente far prendere cognizione a ufficiali ed equipaggi del porto di Ancona, da dove si pensava (a ragione) sarebbero salpate le navi per la guerra contro l'Austria. Fu in questo periodo che, forti delle loro conoscenze – frutto del provenire da un ex Regno che si era sempre trovato a fare i conti con la politica mediterranea e con la sua posizione centrale in quello scacchiere –, gli ufficiali napoletani impressero una direzione più chiaramente mediterranea alla strategia navale italiana. L'Angioletti, infatti, ampliò la politica delle basi navali iniziando lo studio dell'installazione di un arsenale a Taranto, così da avere un futuro insediamento navale più consono alla geografia del Mediterraneo e agli interessi nazionali, mentre furono avviati dei lavori anche a Brindisi⁸⁰. Angioletti fu sostituito il 20 giugno 1866 – giorno della dichiarazione di guerra all'Austria – e con lui terminava il primo quinquennio della storia della Regia Marina italiana.

In questo periodo la rivalità tra napoletani e sardi fu costante, e la vocazione provinciale di molti di loro (tanto sardi quanto napoletani) non permise di formare ufficiali con le capacità necessarie a sostenere le sfide internazionali e la guerra imminente con l'Austria. Dal punto di vista tecnologico, se con Menabrea il gruppo sardo impostò la costruzione di naviglio tradizionale (il solo di cui avesse esperienza), con Persano si dette un capovolgimento clamoroso e si impostò un programma di costruzioni di navi corazzate. Questo programma venne portato avanti dai successori e riuscì a rendere la Marina italiana più moderna e omogenea. Fu il ministro Efisio Cugia che, invece, molto si adoperò per la preparazione degli ufficiali e dei marinai per mezzo di lunghe campagne di navigazione a stretto contatto con le altre Marine. Un passaggio, questo, fondamentale in un'epoca in cui le conoscenze tradizionali non bastavano più per poter condurre le nuove corazzate⁸¹. La drastica riduzione delle spese del 1864 operata dal ministro delle Finanze Sella, però, costrinse la Marina a bloccare non tanto la costruzione di navi, quanto la fondamentale formazione di ufficiali e nuove leve. Un errore che a Lissa verrà pesantemente scontato⁸².

Allo scoppio della terza guerra d'indipendenza, la Marina – pur se era stata indubbiamente potenziata dal punto di vista del naviglio – era ancora carente nella formazione di ufficiali ed equipaggi. Soprattutto mancava di propri macchinisti, dovendosi affidare prevalentemente a quelli stranieri. Mancavano inoltre una visione organica e una strategia definita che desse indicazioni, ancorché

⁷⁹ F.M. Baratelli, *op. cit.*, p. 81.

⁸⁰ M. Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, cit., pp. 249-252.

⁸¹ *Ivi*, p. 224.

⁸² F.M. Baratelli, *op. cit.*, pp. 75-76.

generali, sullo sviluppo della Marina stessa e sul tipo di strategia che avrebbe dovuto perseguire. Strategie che né gli ufficiali né tantomeno la classe politica italiana erano riusciti a sviluppare⁸³. Dopo la sconfitta di Custoza forti erano le pressioni per una vittoria navale in Adriatico, vittoria che si credeva certa vista la superiorità della flotta italiana rispetto all'austriaca. Comandante della flotta che stazionava in Ancona era Persano, assunto a quel ruolo il 16 maggio 1866, che invece non sembrava per nulla convinto della facilità della vittoria. E a ben donde. La flotta – ribadì più volte – pur composta da numerose e moderne navi, soffriva un grave deficit nel personale di bordo sia in termini di competenze in anni di passaggio al ferro e al vapore, sia di affiatamento per il persistente dualismo tra le marinerie sarda e napoletana. A questo proposito scrive Heyriès

Il viceammiraglio Giovanni Battista Albini [...] odiava Persano, che detestava a sua volta il contrammiraglio napoletano Giovanni Vacca [...]. Per parte sua, Vacca odiava Albini e Persano. Il capo di stato maggiore Edoardo D'Amico [...] rifiutava di parlare al suo superiore, il piemontese Persano, e gli faceva pervenire dei messaggi scritti tramite una staffetta⁸⁴.

A questa situazione paradossale vanno aggiunti i cambi al comando la vigilia della battaglia e la mancanza di un comando unificato: il Persano, infatti, doveva prendere ordini sia dal ministero che dal quartier generale delle operazioni. Due entità che, spesso, si contraddicevano. Fu con questa baraonda di ordini, contrordini, rivalità e gelosie che fu lanciata in tutta fretta l'operazione di conquista dell'isola di Lissa. Un'operazione frutto delle circostanze che non era mai stata analizzata dal punto di vista logistico e tattico, al punto che non solo non si conosceva la forza nemica presente sull'isola e le difese, ma neppure dove la squadra navale avversaria si trovasse⁸⁵. Tali premesse non potevano certo condurre a un risultato diverso da quello che fu. Quando l'esito della battaglia divenne noto cominciarono ad affacciarsi alcune osservazioni sulla generale impreparazione navale dell'Italia, con le prime lucide e realistiche considerazioni sulla mancanza degli strumenti adeguati a sostenere il suo ruolo di potenza marittima. A Lissa emersero tutti i limiti del processo di integrazione nazionale, limiti che si erano manifestati nelle divisioni regionali degli equipaggi e degli

⁸³ H. Heyriès, *Italia 1866. Storia di una guerra perduta e vinta*, trad. it. M. Biasetti, il Mulino, Bologna 2016, pp. 91-93.

⁸⁴ *Ivi*, p. 103.

⁸⁵ *Ivi*, pp. 125-127.

ufficiali⁸⁶. Ma nonostante la sconfitta – morale prima ancora che materiale – fu con questa battaglia che napoletani e piemontesi ricevettero il loro battesimo del fuoco. Lissa divenne per i massimi esponenti della Marina un “luogo condiviso” della memoria, come anche per tutto il Corpo della Marina militare. Uniti contro un nemico esterno e nella umiliazione patita (pur se la colpa fu fatta ricadere sul solo Persano, scelto come capro espiatorio), tutta l’ufficialità di Marina, ora davvero italiana, impiegò l’ultimo trentennio dell’Ottocento nel difficile sforzo di affrancarsi dal ricordo di Lissa

intesa come *vulnus inferto* alla comunità di mare nel suo complesso, nel contrasto tra la percezione-illusione di un paese destinato inevitabilmente a diventare grande potenza marittima e la consapevolezza, più o meno presente, dei gravi limiti che ne ostacolavano invece l’ascesa. Sono gli anni in cui si andarono gettando le basi dell’identità marittima nazionale, in stretta relazione con il più ampio processo di *nation-building*⁸⁷.

L’Esercito, al contrario, non andò incontro a tale profonda riflessione in quanto si volle evitare per ragioni politiche di condannare lo Stato Maggiore (di cui facevano parte il Re e membri del governo)⁸⁸. Se dunque l’ufficialità dell’Esercito uscì dal disastro del 1866 più o meno indenne – pur se ammaestrata da quella esperienza – quella di Marina invece fu costretta a rivedere completamente le sue basi sia materiali che spirituali, a seguito di quella pubblica umiliazione patita davanti al Paese. Tale processo precedette di 30 anni circa quanto avvenne in seguito nell’Esercito dopo la sconfitta di Adua⁸⁹. Ciò ci dà ancora una volta modo di apprezzare la singolarità del caso della Marina, dove la fusione degli elementi piemontesi, napoletani, toscani ecc. era stata affrontata precocemente, pur se con scarso successo, divenendo un luogo di decostruzione delle vecchie identità preunitarie e di costruzione della nuova identità italiana. Ciò avvenne anche e soprattutto grazie alle imponenti trasformazioni tecnologiche che stavano investendo il settore, che costringevano tutti indistintamente a riformarsi e fare i conti con le nuove tecnologie. Si facilitava in tal modo il superamento delle vecchie identità locali, equiparabili a un passato ormai troppo diverso e obsoleto di cui occorreva liberarsi.

⁸⁶ G. Monina, *La grande Italia Marittima. La propaganda navalista e la Lega navale italiana 1866-1918*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2008, pp. 8-14.

⁸⁷ *Ivi*, p. 21.

⁸⁸ H. Heyriès, *op. cit.*, pp. 193-194.

⁸⁹ L. Benadusi, *Ufficiale e gentiluomo. Virtù civili e valori militari in Italia, 1896-1918*, Feltrinelli, Milano 2015, pp. 25-54.

A tale proposito, visionando un documento dell'*Archivio Borbone* datato 1865 sugli «ufficiali napoletani che servono in Piemonte», possiamo notare due dati: 1) il numero di ufficiali provenienti dal Mezzogiorno era ulteriormente cresciuto in soli 4 anni, passando da 101 a 128, guardiamarina esclusi; 2) i cognomi di questi ufficiali stavano sensibilmente variando. Da questi due dati nascono due considerazioni. La prima ci dà ulteriore conferma che gli ex napoletani furono pienamente integrati nella nuova Marina italiana, tant'è che in soli 4 anni l'Accademia di Marina napoletana aveva prodotto 27 nuovi ufficiali. Ma è il secondo dato che ci interessa di più, in quanto indice di un mondo che stava cambiando. La Marina borbonica, infatti, dalla sua nascita alla sua fine mostra una continuità di cognomi costante nella sua storia. Intere famiglie le cui vicende sono letteralmente quella della Marina napoletana: Acton, Caracciolo e Vicuna, a titolo d'esempio, sono 3 famiglie che hanno sempre espresso ufficiali di Marina sin dal XVIII secolo. Ciò era largamente dovuto al meccanismo di accesso all'Accademia di Marina, dove si entrava dietro supplica al Re⁹⁰, e alle preferenze che si accordavano nella scelta di assegnare i posti per la stessa a figli e parenti di ufficiali o ex ufficiali di Marina, al limite dell'Esercito. Era pertanto assai più facile per queste famiglie perpetrare la tradizione militare. Ma già negli ultimi anni del Regno borbonico vediamo comparire tra i giovani ufficiali e guardiamarine cognomi estranei alla storia della Marina napoletana⁹¹, una tendenza frutto dei tempi che vedevano l'ascesa della piccola nobiltà di provincia e della borghesia in ogni campo, pertanto anche in quello militare. Dopo la fine del Regno e l'introduzione di nuovi meccanismi d'accesso all'Accademia non più legati al solo favore sovrano, vediamo comparire in appena 4 anni ben 39 nuovi cognomi in quella che sarà la successiva generazione di ufficiali della Regia Marina italiana (erano tutti sottotenenti di vascello e guardiamarina)⁹². Un mondo era finito e un altro iniziava a germogliare pian piano. Ma questa è un'altra storia.

⁹⁰ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 912, 3 luglio 1848-ottobre 1848. Un caso particolare che possiamo citare è quello di Edoardo Winspeare, che implora la grazia di far entrare il figlio Antonio nel collegio di Marina a pagamento della piazza intera, visto che non gli era stata concessa quella a mezza piazza (21 ottobre 1849).

⁹¹ *Ivi*, f. 908, 18 luglio 1857, *Notamento degli aspiranti guardiamarina ammessi in Collegio*.

⁹² *Ivi*, f. 1214, *Ruolo degli ufficiali ed impiegati che servono in Piemonte – Ramo di Marina, anno 1865*.

Conclusioni

Una marina mancata

Un elemento che emerge chiaramente da questa ricerca – e che diede un ruolo particolare alla Marina – è il rapporto di reciproca sfiducia tra questa e la Corona, il che limitò di molto il suo utilizzo rispetto al periodo actoniano¹. Sfiducia che, come si sa, i Borbone nutrivano verso chiunque fosse dotato di un livello d'istruzione che potremmo definire "europeo". Il nodo cruciale della debolezza dei Borbone, infatti, fu la mancata creazione dopo il 1799 di una classe dirigente che fosse fedele ma anche estremamente colta e capace (sia in ambito civile che militare) che collaborasse con la corte in un rapporto diretto di reciproco beneficio. Una simile costrizione di una Marina pur dotata di ufficiali valenti e sperimentati, e soprattutto di giovani ufficiali dall'eccellente formazione, non poteva non destare grande insoddisfazione soprattutto in questi ultimi². Emerge, difatti, il dato generazionale, quando andiamo a vedere chi "tradi" e chi restò fedele³. Lo stesso giudizio espresso da autori quali De Cesare e de' Sivo pare supportare l'idea che vi fu anche un fattore di "scontro

¹ R. De Cesare, *op. cit.*, p. 70.

² ASNa, fondo *Archivio Borbone*, b. 1189, *Memorandum sullo stato della Real Marina*, anonimo, s.d.: in questo memorandum (che forse è attribuibile al conte d'Aquila) ci si prodiga di denunciare che molti degli ufficiali inferiori (tenenti e alfieri di vascello) «sono istruiti nelle teoriche del mestiere, ma di pratica mancano tutti». Era pertanto reputato necessario «occuparsi dell'istruzione pratica, tenendo un armamento ordinario non di un solo, ma di più bastimenti». Ciò dovrebbe dare l'esatta cognizione dell'assoluta immobilità in cui fu tenuta la Marina militare per anni.

³ R. De Cesare, *op. cit.*, pp. 67-68 e G. de' Sivo, *op. cit.*, p. 15.

generazionale” all’interno del Corpo ufficiali della Marina napoletana⁴. Se infatti si guarda chi furono gli ufficiali che si dimisero dai loro ruoli e combatterono effettivamente con Garibaldi sin dall’impresa siciliana, si scoprirà che erano tutti giovani⁵. Va tenuto presente, inoltre, che molti di essi provenivano da famiglie con tradizioni politiche decisamente antiborboniche (Caracciolo e D’Amico⁶, a titolo d’esempio), il che potrebbe forse essere un indizio di sincera adesione al progetto unitario, almeno per una parte di essi, e validare l’ipotesi dell’influenza delle tradizioni e delle vicende familiari sulle loro scelte. Non è quindi difficile immaginare il profondo dilemma che molti di loro si portarono fin quasi a ridosso dell’arrivo di Garibaldi a Napoli⁷. Ciò ci mostra sì una realtà complessa e lacerata, ma non si evidenzia una profonda ideologizzazione del conflitto per le ragioni che si sono messe in evidenza precedentemente.

Sulla carta la Marina borbonica era molto forte per uno Stato di quelle dimensioni. Sotto certi aspetti si trovava in più avanzato stadio tecnico e tattico rispetto a quella sarda, avendo propri macchinisti, fabbriche capaci di produrre macchine a vapore e con l’adozione di testi di tattica navale moderni nelle sue scuole per ufficiali e sottoufficiali. Ma nella realtà ufficiali e marinai uscivano raramente dalle acque nazionali per espresso ordine del Re, timoroso di vederli contagiati da idee liberali, alle quali naturalmente gli ufficiali erano quanto mai aperti⁸.

La crisi di coscienza degli ufficiali originatasi durante gli avvenimenti del 1848, col De Cosa che preferì dimettersi piuttosto che sparare un solo colpo contro i siciliani, fece sì che dopo di allora gli ufficiali di Marina avvertissero sempre più un forte malessere psicologico che investì le basi stesse della loro formazione, anche vista la scarsa fiducia che gli tributava la corte. La maggior parte degli ufficiali serviva senza alcun entusiasmo, sentendosi distaccati dalla politica napoletana. La goccia che fece traboccare il vaso fu il bombardamento di Palermo. Fu in quel 29 maggio che il Vacca si recò dal D’Aste dicendosi

⁴ *Ibidem*; cfr. A. Scirocco, *Il Mezzogiorno nella crisi dell’unificazione (1860-1861)*, cit., p. 23, in cui si evince che anche Racioppi individuava un «partito giovanile» fautore dell’unità piuttosto che dell’autonomia napoletana, che sembra suffragare l’ipotesi di scontro generazionale.

⁵ ACS, *Marina, Uffici Diversi*, b. 9, f. 132.

⁶ R.M. Selvaggi, C. Somma, R. Majuolo, *op. cit.*, pp. 60-63.

⁷ C.P. Persano, *op. cit.*, pp. 46-47.

⁸ C.B. Cavour, *op. cit.*, 11 luglio 1860, vol. 1, pp. 319-320. Fasciotti a Cavour: «Gli uffiziali per altro della R. Marina pensano in modo assai liberale; ed ho parlato io, e non più tardi di ieri, con un tenente di vascello, che mi assicurò in modo positivo che egli ed alcuni suoi compagni, al numero di 35, avevano stabilito di darsi a Garibaldi alla prima occasione. Egli è di principi sì noti liberali, ed è tanto uomo positivo, che io non posso non prestare intera fede alle sue parole».

addolorato per l'avvenimento, e come lui molti altri ufficiali, chiedendo quale accoglienza avrebbero avuto mai nella Marina sarda se avessero deciso di passarvi. Man mano che gli avvenimenti evolvevano, la posizione degli ufficiali diveniva sempre più chiara, ma nessuno di loro volle darsi al rivoluzionario Garibaldi. Però, di fatto, lo favorirono con il loro temporeggiare, non impegnandosi in azioni decisive e paralizzando il funzionamento della Marina. Da questa paralisi si sottrassero solo alcuni giovanissimi ufficiali come gli alfieri di vascello Cottrau, Corsi, Accinni e Pasquale Libetta, più il tenente di vascello Nicastro⁹. Del resto, mentre ancora era in Sicilia, annotava il Persano

sul conto della squadra napoletana, gli [a Garibaldi] faccio considerare che nessuno ancora si è fatto a seguire la bandiera del dittatore: profferte di devozione alla causa nazionale non ne mancano; atti nessuno, finora. Avverto come si richieda, in uomini onesti e leali, una convinzione ben profonda della necessità di tanto sacrificio alla patria, perché si risolvano al venire meno al dovere militare, sacro pur sempre in altissimo grado¹⁰.

Un altro dato che è stato, un po' ingenuamente, letto come una dimostrazione della sfiducia che la corte nutriva verso la Marina, era il fatto che, anche durante il biennio di acuta crisi (ovvero 1859-60) la flotta napoletana non fu mai operativa in tutta la sua interezza. Diciamo essere questa una lettura ingenua in quanto non tiene conto dei costi di mantenimento delle navi in stato operativo. Mantenere una pirofregata in armamento per 6 mesi, infatti, costava allo Stato in media 14.304 ducati, una pirocorvetta 5.496 ducati, e un brigantino a vapore 2.372 ducati per soli due mesi. Anche il naviglio a vela, pur meno costoso, richiedeva comunque somme rilevanti, in quanto una fregata a vela in armamento costava per due soli mesi 5.400 ducati¹¹. Ne consegue che una sola pirofregata in armamento per un intero anno costava 28.608 ducati. Ora, tenere in armamento l'intera squadra di pirofregate, 10 in tutto, sarebbe costata l'esorbitante cifra di 286.000 ducati. Se a questa aggiungiamo i costi annuali del tenere in armamento le 2 pirocorvette (21.876 ducati) e i vari avvisi a vapore (11 in tutto, per un totale di 104.368 ducati), otteniamo per le sole unità a vapore (non considerando nel conteggio il pirovascello *Monarca* e la pirofregata a elica *Borbone*) una spesa totale di 412.244 ducati, ovvero quasi ¼ del

⁹ M. Gabriele, *Da Marsala allo stretto*, cit., pp. 142-150.

¹⁰ C.P. Persano, *op. cit.*, pp. 46-47.

¹¹ ASNa, fondo *Archivio Borbone*, f. 908, *Costi d'armamento per 6 mesi di varie tipologie di unità (1 gennaio-30 giugno 1856)*.

budget complessivo della Marina, ammontante a 2 milioni. E questo per il solo mantenimento in armamento, non contando le mille altre spese che sarebbero certamente incorse se le si fosse tenute a lungo in mare (guasti, riparazioni, stipendi da pagare, razioni alimentari ecc.). Quindi, se anche in quegli anni di crisi la flotta non fu tenuta perennemente in armamento, la cosa era dovuta interamente a costi economici insostenibili per uno Stato che aveva rinunciato alla competizione marittima, e non a ragioni di fiducia o sfiducia.

Pur con tutte queste necessarie premesse, vera chiave di volta per la comprensione di tutta la vicenda è l'ammiraglio Persano. Una parte importante per comprendere l'improvviso volgersi verso la causa unitaria degli ufficiali napoletani potrebbe risiedere nella lunga tradizione di collaborazione tra le due Marine, il che avrebbe reso più semplice il passaggio dall'una all'altra¹². Forte di questa considerazione, Cavour ebbe buon gioco a inviare in Sicilia¹³ la flotta sarda per tener d'occhio Garibaldi e neutralizzare la flotta napoletana facendola passare alla causa unitaria. Mostrare ai napoletani che Garibaldi era ricevuto con visite ufficiali dall'ammiraglio Persano, infatti, avrebbe dato l'impressione che «la marina sarda esercitasse un certo controllo sulla rivoluzione siciliana»¹⁴. Tale accorgimento era fondamentale nei piani di Cavour. Dopo la spedizione di stampo mazziniano-democratico di Pisacane¹⁵, mostrare che quella garibaldina non si prefiggeva una rivoluzione sociale ma solo di unificare sotto le insegne di «Italia e Vittorio Emanuele» la penisola, doveva servire a tranquillizzare gli animi di quegli ufficiali che – per l'appunto – solo con la comparsa di Persano a Palermo cambiarono atteggiamento verso i garibaldini. Vi sono inoltre elementi che ci fanno comprendere come inviare la flotta al comando di Persano nelle acque siciliane non fu un azzardo da parte di Cavour, bensì un rischio calcolato su notizie certe, come sembrano indicare i sentimenti manifestati degli ufficiali napoletani al marchese d'Aste prima dell'arrivo della squadra sarda¹⁶. Non era affatto scontato che quelle esternazioni confidenziali fatte dagli ufficiali al mar-

¹² E. Gautier, *Viaggi e missioni della Marina del Regno di Sardegna*, in Id., E. Stumpo (a cura di), *op. cit.*, p. 50: «La marina napoletana aveva una tradizione di collaborazione con quella sarda, come avevano dimostrato, non ultimi, gli avvenimenti del 1848. La politica dei due Stati le aveva rese nemiche, ma diversi ufficiali napoletani [...] già nel luglio del 1860 [...] avevano dato le dimissioni per essere accolti nella marina dittatoriale di Sicilia».

¹³ Dove, è il caso di ricordare, le popolazioni erano ben disposte verso i reali di Sardegna (ASTo, Sezioni Riunite, *Ministero della Marina*, marzo 557).

¹⁴ C. Po, *La fusione della Marina borbonica con la Marina sarda*, in «Rassegna Italiana», giugno 1927, CIX, Roma., p. 2.

¹⁵ Sulla vicenda, leggi A. Battaglia, *Il Risorgimento sul mare. La campagna navale del 1860-61*, Edizioni Nuova Cultura, Roma 2012, pp. 19-24.

¹⁶ C.P. Persano, *op. cit.*, vol. I, p. 22.

chese si sarebbero trasformate in fatti, ma Cavour sapeva che vi era la possibilità che ciò avvenisse¹⁷. Da qui, la mossa di portare tutta la flotta in acque siciliane. A questo convincimento dello statista piemontese fece eco Persano, il quale era conscio che la sua presenza in acque siciliane avrebbe non solo scoraggiato azioni navali borboniche contro i garibaldini, ma soprattutto «perché il pronunciamento favorevole alla causa italiana per parte della squadra borbonica [...] assumerà assai più probabilità di riuscita con la mia presenza in quelle acque»¹⁸. La stessa scelta del Persano come comandante della squadra navale non fu casuale: non solo aveva partecipato alla campagna adriatica del 1848-49, ma nel 1842 era stato in missione a Napoli¹⁹. Questa informazione spiega perché l'ammiraglio piemontese definisca il comandante napoletano Barone (e non solo lui, come visto) «mia antica conoscenza»²⁰, perché probabilmente lo aveva conosciuto in quella occasione. Almeno nel caso di Persano, quindi, è possibile provare l'effettiva esistenza di contatti tra le due ufficialità sarda e napoletana precedenti il 1860: chi, dunque, agli occhi del Cavour, poteva portare a termine quel compito così difficile di portare a sé l'ufficialità napoletana meglio di lui?

Assodato quindi che contatti precedenti vi furono e che Cavour sapeva delle disposizioni d'animo dei napoletani, è da rivedere il peso dato alle accuse di molti scrittori filo borbonici – e riprese da parte dell'attuale bibliografia esistente sul tema²¹ – che liquidano la scelta di questi ufficiali come viltà, codardia o fame di denaro e promozioni. Persano nel suo diario nega che ciò sia avvenuto, eccetto che in un'occasione e che quell'ufficiale non vestiva più l'uniforme²². Lo stesso riferisce, però, che fu messo a sua disposizione un cospicuo fondo di denaro presso il banchiere De Gas a Napoli, da usare come meglio credeva²³. Leggere questa notizia come prova della compravendita della fedeltà degli ufficiali napoletani pare poco convincente. Anzitutto, Persano stesso si premurò in

¹⁷ Riferiva il D'Aste, infatti, che erano in corso «trattative intavolate già da diversi giorni [...] con l'ammiraglio napoletano Vacca», fu premura di Cavour il rispondergli «assicurategli a nome del governo che gli ufficiali napoletani che abbracceranno la causa nazionale conserveranno la posizione ed avranno assicurata una brillante carriera» (L. Chiala, *Lettere edite ed inedite di Camillo Cavour*, Roux e Favale, Torino 1884, vol. III, p. 255). Fu sempre per tramite suo che il *Veloce* si consegnò all'ammiraglio sardo: «l'affare del *Veloce* [...] pare positivamente combinato e potrebbesi avverare da un momento all'altro» (C.B. Cavour, *op. cit.*, p. 327).

¹⁸ C.P. Persano, *op. cit.*, vol. I, p. 23.

¹⁹ ASTO, Sezioni Riunite, *Ministero della Marina*, marzo 279.

²⁰ C.P. Persano, *op. cit.*, vol. II, p. 102.

²¹ Ci riferiamo in particolare ai lavori: R.M. Selvaggi, C. Somma, R. Majuolo, *op. cit.*; L. Radogna, *Storia della Marina mercantile*, cit.; Id., *Storia della Marina militare*, cit.

²² C.P. Persano, *op. cit.*, p. 102.

²³ *Ivi*, p. 45.

modo tale che «non un soldo passi per le mie mani». In second'ordine, sempre Persano riferisce che tale denaro era costantemente utilizzato dal Comitato insurrezionale dell'Ordine²⁴. Vennero stampati migliaia di volantini, che certo avevano un costo, così come tenere una rete di informatori e far giungere carichi di armi a Napoli e nelle provincie per promuovere l'insurrezione. Infine, a quella data, vi erano già state defezioni nella Marina napoletana, e molte, senza contare i numerosi casi di inadempienza. Quel denaro è stato sì speso per sostenere l'insurrezione e darle corpo (perché senza denaro sarebbero mancate le condizioni materiali per agire), ma non certo per comprare la fedeltà degli ufficiali, che avevano altre ambizioni che quelle di arricchimento, quanto (come abbiamo visto) quella dei macchinisti delle navi napoletane.

In definitiva, le vicende della Marina, seppur evidentemente interpretabili secondo le nuove chiavi di lettura storiografiche incentrate sul conflitto civile e la politicizzazione, non vi si conformano appieno. Il livello di politicizzazione degli ufficiali, anche di quelli provenienti da famiglie con chiare tradizioni politiche, fu sempre abbastanza basso. Solo nel giugno 1860, quando ormai i rapporti di forza erano chiari, questi manifestarono più chiaramente le proprie disposizioni d'animo. Ogni ufficiale probabilmente basò la propria scelta su vari fattori, dalle tradizioni politiche familiari alla concreta possibilità di far carriera. Del resto, ogni ufficiale di Marina non sedentario, soprattutto se all'effettivo comando di una unità, era "slegato" per certi versi dai comandi del vertice. Dovendo agire in loco rapidamente, di fatto poteva scegliere entro certi margini (comunque ampi) quali ordini seguire e se farlo, come dimostra il rifiuto di questi di recarsi in Sicilia o la decisione degli ufficiali della *Veloce* di recarsi a Palermo e mettersi agli ordini di Garibaldi.

Ma rimane il fatto innegabile che all'interno della Marina non si sono avute manifestazioni di divisione politica evidenti, essendo invece le divisioni basate piuttosto sulla competizione tra gli stessi ufficiali per far carriera²⁵. Tale interpretazione pare essere supportata dalla constatazione che, dopo il 1861, si ritrovano tra i ranghi della nuova Regia Marina anche quegli ufficiali che inizialmente ostacolavano il progetto unitario²⁶. Questo potrebbe spiegarsi col fatto che il Corpo degli ufficiali di Marina, a prescindere che ci si reputasse borbonico, filo-sabaudo o neutrale, condivideva quanto meno la consapevolezza

²⁴ *Ivi*, pp. 51-53.

²⁵ C.B. Cavour, *op. cit.*, 29 settembre 1860, p. 392. Villamarina a Cavour: «les officiers ne s'occupent que d'intrigues et de commérages de toute espèce, se dénigrant les uns les autres et cherchant à se culbuter à vicenda».

²⁶ Si vedano a proposito i quadri dello Stato Maggiore della Regia Marina del 1861, ACS, *Marina, Decreti Ministeriali*, pacco 1, ff. 100, 101, 116.

della propria identità professionale. Un'identità che tutti gli ufficiali di Marina di ogni Paese, italiano e non, condividevano e che li rendeva "compagni d'armi" in ogni situazione e in ogni luogo²⁷. Prima che napoletani, sardi, inglesi, francesi ecc., essi erano e si reputavano professionisti del mare, con medesimi saperi e competenze. Questa percezione di sé potrebbe inquadrare il rapporto conflittuale con i Borbone in un ulteriore punto di vista. Poiché la dinastia aveva svilito le loro competenze, soprattutto nel decennio 1850-60, possiamo supporre che per quegli ufficiali, dotati di qualità professionali notevoli, la questione se aderire o meno alla rivoluzione italiana non fosse diversa nella sostanza dal cercare un nuovo "datore di lavoro" che riconoscesse queste loro competenze. E ciò non tramite il denaro, quanto piuttosto con navi moderne, promozioni sul campo e impieghi in missioni navali ad ampio raggio che andassero oltre le solite crociere in Sicilia e il trasporto truppe da Napoli a Palermo. Anche la questione dei giovanissimi ufficiali che passarono a Garibaldi potrebbe essere interpretata così. Non essendo la Marina più stata impiegata in azioni belliche dopo la campagna siciliana del 1848-49, questi giovani ufficiali erano del tutto sprovvisti della benché minima esperienza militare. Non è quindi troppo strano il credere che siano passati coi garibaldini per colmare questa mancanza e dotarsi di un "curriculum" meglio spendibile nel futuro assetto dell'Italia unita.

Il silenzio della memorialistica filo-unitaria su di loro potrebbe dunque spiegarsi con l'assoluta centralità dello scontro politico e ideologico nella rielaborazione delle memorie. Gli ufficiali napoletani, infatti, non facevano parte di alcuna fazione e con esse non avevano avuto rapporti rilevanti, in quanto unico loro interlocutore fu il Piemonte, rappresentato dal Persano. La loro figura non rientrava nella logica mitografica fatta solo di eroi e traditori tipica di queste narrazioni (con le rilevanti eccezioni di Vacca e Anguissola). E tuttavia, la loro assenza in queste memorie lascia intuire per quegli ufficiali un più importante ruolo nella vicenda di formazione della coscienza nazionale. La loro scelta di

²⁷ E questo lo conferma il comandante e senatore Cerruti (ex Marina sarda), che in occasione della commemorazione del defunto comandante e senatore Martini (ex Marina napoletana) così si esprime: «I marinai, come sapete, a qualsiasi nazione appartengono, sempre ed ovunque, si considerano, si salutano come fratelli» (cfr. le schede biografiche del senatore Federico Martini e del senatore Guglielmo Acton sul sito del Senato www.senato.it, sezioni consecutive "Senatori d'Italia/Senatori del Regno (1848-1943)", consultate il 23 gennaio 2019). Anche qui è sempre Cerruti che mette in evidenza i rapporti esistenti tra ufficiali piemontesi e napoletani, intesi anche come rapporti che univano chiunque avesse fatto del mare il proprio mestiere: «Onorevoli colleghi, conobbi Guglielmo Acton nel 1844, militante ancora sotto la bandiera del sovrano delle Due Sicilie, epperò nei primi anni della sua carriera militare. Egli comunque di cuore e sentimenti italiani si peritava talvolta a prendere parte alle discussioni di noi giovani ufficiali».

campo gli permise di contribuire all'edificazione della Nazione, favorendo l'idea di una omologazione del Sud al più ampio processo di unificazione²⁸ che si mescolò con l'azione più vasta intrapresa dalle istituzioni. I loro nomi non li si ritrova nella memorialistica dei "privati", ma nel linguaggio ufficiale del nuovo Stato, nei monumenti e nelle cerimonie pubbliche²⁹. Molti di loro siederanno nelle aule parlamentari come deputati e senatori del Regno, ma senza una connotazione politica di gruppo, in quanto seppure la maggior parte di loro aderì alla destra storica o al gruppo ministeriale (erede delle politiche cavouriane), altri si schierarono con la sinistra storica (come Giuseppe Palumbo). E sono i nomi di costoro che ritroviamo nei resoconti dei dibattiti di Camera e Senato, negli uffici tecnici e nelle commissioni, nonché nelle più svariate ricorrenze: celebrazioni, parate e pubblici necrologi a testimonianza della loro "personalità pubblica".

Sulla non omogeneità delle loro scelte in ambito politico, possiamo rilevare una sostanziale concordanza con quanto scritto da Gianluca Albergoni. In accordo con la visione tardo-romantica che dominò i ceti benestanti (borghesi ma non solo), quanti vissero e si formarono in quel periodo condividevano un «individualismo esasperato» e la brama di sconfiggere l'anonimato. Il mezzo più adatto a tale scopo era dunque il protagonismo politico, anche slegato dalla difesa di determinati ideali, che fossero monarchici, repubblicani o indipendentisti³⁰. La mancata coesione di questo gruppo di ufficiali attorno a un raggruppamento politico e, anzi, la loro dispersione in tutti e tre gli schieramenti politici presenti nella vita pubblica del Regno d'Italia potrebbe spiegarsi anche così.

In conclusione, anche se non è ancora possibile rilevare cosa determinò in definitiva le scelte degli ufficiali di Marina napoletani, dati i diversi e complessi fattori da tenere in conto, non di meno possiamo riscontrare il loro ruolo di primissimo piano nei momenti cruciali di quell'estate. Essi si adattarono ai frenetici cambiamenti di quei mesi, tra i pochi a leggere nella giusta maniera la mutevole scena politica italiana ed europea, co-primari dei più noti attori di quella vicenda. Il complicato passaggio del Regno delle Due Sicilie dall'assolutismo monarchico al governo liberale, dall'ipotesi confederale a quella unitaria, dalla patria napoletana a quella italiana li vide sempre protagonisti in diverse

²⁸ Rispetto all'Esercito, sin dai primi anni, la Regia Marina meglio incarnò la nuova nazione, con personale napoletano e piemontese pienamente integrato e omologato nella nuova istituzione. Si vedano i documenti in ACS, *Marina, Decreti Ministeriali e Uffici Diversi*.

²⁹ Molti di loro furono deputati e senatori del Regno d'Italia (vedi la sezione "deputati" del sito internet www.storia.camera.it e le sezioni consecutive "Senatori d'Italia/Senatori del Regno (1848-1943)" del sito internet www.senato.it, consultati il 23 gennaio 2019).

³⁰ G. Albergoni, *op. cit.*, pp. 183-186.

vesti: ufficiali delle Due Sicilie, prima, ufficiali e senatori del Regno d'Italia, poi. Dovevano assolvere il compito che nell'Italia settentrionale e centrale era stato invece di diverse figure, tanto aristocratiche quanto borghesi. Nei primi 20 anni di Unità, infatti, la classe politica nazionale sarà «quasi sempre di estrazione centro-settentrionale, piemontesi, toscani, emiliani, lombardi», e questo perché «il Mezzogiorno non aderisce al nuovo Stato con le convinzioni radicate delle regioni centro-settentrionali. Il suo tragitto è meno [...] consapevole politicamente». Messo dunque politicamente al margine, l'unico modo che il Sud conosce per portare avanti le sue istanze è quello della violenza politica, grazie alla quale in un baleno riesce a «diventare precocemente il protagonista della scena, portando l'intera vicenda nazionale sul proprio territorio lacerato»³¹. In Parlamento troviamo dunque, in rappresentanza dell'ex Regno delle Due Sicilie, solo gli esuli meridionali e gli ufficiali di Marina napoletani. Giovanni Vacca, Eduardo D'Amico, Amilcare Anguissola, Raffaele Corsi, Guglielmo Pucci, Napoleone Scrugli, Enrico di Brocchetti, Federico Martini, Giuseppe Palumbo, Enrico Accinni, Ferdinando e Guglielmo Acton, sono infatti tutti nomi incontrati almeno una volta nel corso di questa ricerca, sia come ufficiali di Marina napoletani che come deputati e senatori del Regno d'Italia, quando non addirittura ministri³². Un dato questo che conferma la centralità di questi ufficiali nelle vicende italiane sino agli anni della Sinistra storica, non soltanto risorgimentali ma anche e soprattutto di effettiva costruzione dello Stato nazionale.

³¹ P. Macry, *Unità a Mezzogiorno*, cit., pp. 93-96.

³² Si vedano le voci Acton, Guglielmo e Acton, Ferdinando in *Dizionario biografico degli Italiani*, a cura di R. Bernotti, Istituto dell'Enciclopedia Treccani, Roma (voci presenti anche in www.treccani.it, consultato il 23 gennaio 2019).

Appendice documentaria

Almanacco Militare della Real Marina del Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1830,
conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli

Ministero e Real Segreteria di Stato:

- tenente generale Antonio Ruffo, principe di Scaletta;
- brigadiere Giuseppe Di Brocchetti.

Ufficiali di ripartimento:

- Raffaele Gerundi, Antonio Marotta, Giuseppe Antonio Vitale.

Ufficiali di carico:

- Luigi Benedetti, Angelo Azzariti, Ferdinando Migliaccio, Ignazio Fauls, Agostino Guarrasio.

Ufficiali 1° classe:

- Antonio Bevilacqua, Antonino Anfora, Carlo Vetromile, Francesco Di Tommaso, Giovanni Campagna.

Ufficiali 2° classe:

- Pasquale Mastellone, Gennaro Amato, Giovanni Gerundi, Francesco Benedetti.

Ufficiali 3° classe:

- Michele De Tommaso, Francesco De Bono, Antonio Pollice, Giuseppe Pocobelli.

Alunni:

- Giuseppe Fauls, Pasquale Falleri, Luigi Buonsollazzi, Giuseppe Martinez.

GENERALI E UFFICIALI DI GUERRA

Generali attivi, retroammiragli:

- Giovan Battista Sterlich, ispettore corpi militari e degli istituti di educazione (dal 14 giugno 1815, viceammiraglio dal 13 agosto 1827).

Brigadieri:

- Domenico De Almagro, comandante dipartimento di Palermo (dal 13 settembre 1824).

Capitani di vascello:

- Giovan Battista Staiti, ispettore arsenali e parco arsenali (dal 13 settembre 1815, brigadiere dal 13 agosto 1827);
- Giovan Battista Balsamo, comandante dipartimento di Messina (dall'1 giugno 1819);
- Giuseppe De Blasi, presidente commissione I istanza di prede e naufragi (dall'1 giugno 1819);
- Giovanni Antonio Della Spina, comandante istituti di educazione (dall'1 giugno 1819);
- Giuseppe Kalefati, direttore Corpo telegrafico (dall'1 giugno 1819);
- Alfonso Sozi Carafa, 13 settembre 1824;
- Giuseppe Montemajor, sotto-ispettore arsenale (da 8 febbraio 1825);
- Francesco Saverio Garofalo, 13 agosto 1827;
- Raffaele De Cosa, comandante fregata *Amalia* (dal 13 agosto 1827).

Capitani di vascello aggregati:

- Ferdinando Anguissola, comandante Corpo marinari cannonieri (dall'1 giugno 1819);
- Francesco De Stefano, comanda cantiere Castellammare (dall'1 giugno 1819).

Capitani di fregata:

- Francesco Rodriguez, presidente consiglio di guerra di guarnizione (dal 4 giugno 1814);
- Francesco Porco, aiutante maggiore della maggioranza generale (dal 13 settembre 1815);
- Giuseppe Tarallo, cavaliere di compagnia dei principi reali (dal 13 settembre 1815);
- Giuseppe Avarna, 1 giugno 1819;
- Gaetano Imbert, comandante fregata *Regina Isabella* (dall'1 giugno 1819);
- Lucio Palma, aiutante maggiore della maggioranza generale (dall'1 giugno 1819);

- Marino Caracciolo, sotto-ispettore e maggiore dipartimento di Palermo (dall'1 giugno 1819);
- Litterio Longo, comandante il brigantino *Il Calabrese* (dall'8 febbraio 1825);
- Pier Luigi Cavalcante, giudice corte marziale marittima (dall'8 febbraio 1825);
- Giovan Battista Vespoli, 22 giugno 1826;
- Ottavio Caracciolo, giudice corte marziale marittima (dal 13 agosto 1827);
- Vincenzo Lettieri, comandante brigantino *Principe Carlo* (dal 13 agosto 1827).

Capitani di fregata aggregati:

- Giovan Battista Espluga, sotto-ispettore e maggiore dipartimento di Messina (dal 16 gennaio 1797);
- Carlo Carafa di Noja, capitano porto di Napoli (dal 5 ottobre 1811);
- Litterio Natoli, capitano porto di Messina (dal 13 settembre 1815);
- Carlo Tschudy, commissario del Re del consiglio di guerra generale (dal 13 settembre 1815);
- Giacomo Brunaccini, capitano porto di Palermo (dal 13 settembre 1815);
- Antonio Calà Lanzina y Ulloa, comandante ospedale generale di Napoli (dal 13 febbraio 1816).

Tenenti di vascello:

- Nicola Scalfato, ufficiale di dettaglio del I collegio (dal 3 luglio 1809);
- Giuseppe De Masi, commissario del Re presso la corte marziale (dal 3 luglio 1809);
- Nicola Carducci, ufficiale di dettaglio della fregata *Amalia* (dal 3 luglio 1809);
- Francesco Della Valle, segretario consiglio di Marina (dal 31 dicembre 1809);
- Federico Di Roberti, ai marinari cannonieri (dal 31 dicembre 1810);
- Giovanni Capri, imbarcato sulla fregata *Isabella* (dal 19 febbraio 1811);
- Raffaele Cacace, 1 gennaio 1813;
- Girolamo Valguarnera, imbarcato sulla fregata *Isabella* (dal 1 gennaio 1813);
- Luigi Jauch, dal 1 aprile 1813;
- Gabriele De Simone, al battaglione Real Marina (dal 1 aprile 1813);
- Raffaele Vecchione, dal 1 aprile 1813;
- Domenico Giobbe, all'arsenale (dal 12 febbraio 1820);
- Giovan Battista Lettieri, al Real Marina (dal 12 febbraio 1820);
- Filippo Pucci, al Real Marina (dal 12 febbraio 1820);
- Salvatore D'Amico, ai marinari cannonieri (dal 12 febbraio 1820);
- Leopoldo Del Re, *idem (idem)*;
- Antonio Bracco, al cantiere di Castellamare (*idem*);
- Girolamo De Gregorio, all'arsenale (*idem*);
- Antonio Palumbo, imbarcato sulla fregata *Amalia (idem)*;

- Giuseppe Lettieri, ai marinari cannonieri (*idem*);
- Agostino Cafiero, commissario del Re nel consiglio di guerra guarnigione di Palermo (*idem*);
- Giacomo Aniello Guida, alla corderia di Napoli (*idem*);
- Giovanni Novi, ai marinari cannonieri (*idem*);
- Matteo Martinez, *idem (idem)*;
- Emanuele Pietromasi, (*idem*);
- Federico Planelli, ai marinari cannonieri (*idem*);
- Ferdinando Pucci Consalez, imbarcato sul brigantino *Principe Carlo* (dal 21 aprile 1828).

Tenenti di vascello aggregati:

- Ferdinando Martinez, capitano porto di Castellammare (dall'1 agosto 1790);
- Ermenegildo Martinez, alla maggioranza generale (*idem*);
- Cesare De Roberti, commissario ospedale Castellammare (dal 10 gennaio 1797);
- Luigi D'Aulizio, sostituto del commissario del Re nel consiglio di guerra guarnigione di Napoli (dall'8 settembre 1801);
- Saverio Pappalettere, commissario del Re *idem* (dal 24 giugno 1806);
- Ignazio Galiani, quartier mastro istituti di educazione (dal 10 dicembre 1808);
- Francesco Galiani, al Real Marina (dal 3 luglio 1809);
- Raffaele Mendia, ufficiale di servizio del I collegio (dal 5 novembre 1810);
- Luigi Dusmet, sotto-direttore telegrafo di Palermo (dall'1 gennaio 1813);
- Pietro Hantaver, all'arsenale (dall'1 gennaio 1813);
- Andrea Cossovich, capitano porto Pozzuoli (dall'1 giugno 1813);
- Salvatore Cafiero, all'arsenale (dall'1 ottobre 1813).

Alfieri di vascello:

- Pasquale Viaglieco, ai marinari cannonieri (dall'1 dicembre 1810);
- Luigi Caracciolo Villa, al cantiere di Castellammare (dal 17 gennaio 1811);
- Filippo Miccio, 7 marzo 1812;
- Giuseppe Migliaccio, *idem*;
- Raffaele Padella, imbarcato sul brigantino *Il Calabrese* (dal 7 marzo 1812);
- Raffaele Pasca, imbarcato sulla fregata *Isabella* (dall'1 aprile 1813);
- Salvatore Presti, imbarcato sulla fregata *Amalia (idem)*;
- Bernardo Sanvisenti, al Real Marina (*idem*);
- Mario Patrelli, imbarcato sulla fregata *Amalia (idem)*;
- Giuseppe Frigeri, ai marinari cannonieri (dal 4 gennaio 1815);
- Francesco Dusmet, ufficiale di servizio del I collegio (*idem*);
- Ranunzio De Gregorio, ai marinari cannonieri (dal 13 settembre 1815);

- Luigi Del Corral, ufficiale di servizio I collegio (*idem*);
- Luigi Mariello, al Real Marina (*idem*);
- Antonio Manganaro, 13 settembre 1815;
- Onofrio Spasiano, 10 ottobre 1815;
- Pietro Costantino, ai marinari cannonieri (dal 10 ottobre 1815);
- Giuseppe Ducarne, alla maggioranza generale (*idem*);
- Diodato Cascante, ai marinari cannonieri (*idem*);
- Giuseppe Mollo, capitano porto Siracusa (*idem*);
- Michele Fiorillo, alla maggioranza generale (dal 12 febbraio 1820);
- Francesco Porcellinis, 12 febbraio 1820;
- Raffaele D'Antonio, *idem*;
- Raffaele Gonsales, *idem*;
- Giacinto Lopez, *idem*;
- Luigi Richelmi, *idem*;
- Luigi Chretien, imbarcato su fregata *Isabella* (dal 12 febbraio 1820);
- Giuseppe Gervasi, 12 febbraio 1820;
- Luigi Settimo, al Real Marina (dal 12 febbraio 1820);
- Vincenzo Salazar, *idem (idem)*;
- Antonio Vitagliano, dal 12 febbraio 1820;
- Ignazio Bardet, ai marinari cannonieri (dal 12 febbraio 1820);
- Ferdinando Pucci Multon, imbarcato sulla fregata *Amalia* (*idem*);
- Francesco Dragonetti, ai marinari cannonieri (*idem*);
- Emmanuele Mariu, 12 febbraio 1820;
- Francesco Cossovich, *idem*;
- Luigi Lo Presti, imbarcato sulla fregata *Amalia* (dal 12 febbraio 1820);
- Marco Cacace, 12 febbraio 1820;
- Giovan Battista La Via, *idem*;
- Giuseppe Dusmet, al Real Marina (dal 12 febbraio 1820);
- Giuseppe Marsella, 23 febbraio 1825;
- Antonio Folgori, *idem*;
- Nicola Santella, *idem*;
- Pasquale De Libero, *idem*;
- Francesco Cosiron, 3 settembre 1827;
- Domenico Ferro, imbarcato sulla fregata *Amalia* (dal 21 luglio 1828);
- Nicola Rocco, imbarcato sul brigantino *Il Calabrese* (*idem*);
- Girolamo Vergara, 24 gennaio 1830.

Alfieri di vascello aggregati:

- Gaetano Malena, ufficiale di dettaglio del Corpo telegrafico (dal 18 aprile 1793);

- Gaspare Fardella, capitano porto Trapani (dal 9 giugno 1795);
- Giuseppe Cafiero, 1 dicembre 1810;
- Antonio De Martino, capitano porto Procida (dall'1 gennaio 1813);
- Francesco Mirabito, commissario del Re presso il consiglio di guerra guarnigione in Messina (*idem*);
- Donato Bianchi Montrone, alla 4° classe (dal 10 febbraio 1813);
- Antonino Cafiero di Cristofaro, capitano porto di Barletta (dal 27 ottobre 1813);
- Emmanuele Mirengi, capitano porto Gaeta (dal 12 febbraio 1820).

Chirurghi naviganti: 17

CORPO REALE DE MARINARI CANNONIERI:

- Ferdinando Anguissola, capitano di vascello comandante;
- Giovan Battista Nugnes, capitano in primo ispettore (dal 5 ottobre 1809);
- Giuseppe Oli, capitano in primo aiutante maggiore (dall'8 febbraio 1827);
- Pietro Leopoldo Cervati, tenente in primo ufficiale di dettaglio (dal 22 agosto 1825);
- Vincenzo Marino, tenente in seconda ufficiale di dettaglio (dal 29 giugno 1829);
- Baldassare Vitelli, cappellano;
- Angelo Salvatore, chirurgo di 2° classe;
- Francesco Della Valle, tenente di vascello capitano in primo;
- Federico De Roberti, *idem*;
- Salvatore D'Amico, *idem*;
- Leopoldo Del Re, *idem*;
- Matteo Martinez, tenente di vascello capitano in secondo;
- Giuseppe Lettieri, *idem*;
- Giovanni Novi, *idem*;
- Federico Planelli, *idem*;
- Giuseppe Frigeri, alfiere di vascello tenente in primo;
- Pasquale Vaglieco, *idem*;
- Ranunzio De Gregorio, *idem*;
- Pietro Costantino, *idem*;
- Diodato Cascante, alfiere di vascello tenente in secondo;
- Ignazio Bardet, *idem*;
- Francesco Cossovich, *idem*;
- Francesco Dragonetti, *idem*;

REAL PARCO DI ARTIGLIERIA:

- Francesco Gomez Cardosa, colonnello sotto-ispettore (dal 13 agosto 1827);

- Luigi Gaetano Toscano, tenente in primo (dal 17 aprile 1814);
- Nicola De Cesare, tenente in secondo (dal 23 gennaio 1814).

BATTAGLIONE REAL MARINA:

- Matteo Pagano, colonnello comandante (dal 2 marzo 1830);
- Matteo D'Afflitto, maggiore (dal 24 febbraio 1826);
- Antonio Scaglione, capitano aiutante maggiore (dal 22 agosto 1825);
- Ambrogio Amati, tenente quartiermastro (dal 15 dicembre 1815);
- Placido Quarantone, sotto-tenente incaricato del dettaglio (dal 22 agosto 1825);
- Fortunato Libonati, cappellano;
- Cesare Perna, chirurgo maggiore;
- Gabriele De Simone, tenente di vascello comandante di compagnia;
- Giovan Battista Lettieri, *idem*;
- Filippo Pucci, *idem*;
- Francesco Gagliani, *idem*;
- Giovanni Del Giudice, capitano comandante di compagnia (dal 15 dicembre 1815);
- Antonio Ragusa, *idem* (dall'1 gennaio 1816);
- Francesco Del Giudice, *idem* (dall'8 febbraio 1827);
- Vincenzo Terranova, *idem* (dal 26 febbraio 1828);
- Bernardo Sanvisenti, alfiere di vascello;
- Luigi Marriello, *idem*;
- Luigi Settimo, *idem*;
- Vincenzo Salazar, *idem*;
- Giustino Dusmet, *idem*;
- Pietro Gnacchi, tenente (dal 27 giugno 1827);
- Ferdinando De Mauro, *idem* (dal 22 luglio 1828);
- Ferdinando Del Giudice, sottotenente (dal 14 agosto 1817);
- Luigi De Luca, *idem* (dal 22 agosto 1825);
- Francesco Carta, *idem (idem)*;
- Giuseppe Giacchetti, *idem* (dal 27 giugno 1827);
- Emmanuele De Bottis, *idem (idem)*;
- Gennaro De Mauro, *idem (idem)*;
- Domenico Carretta, *idem* (dal 29 gennaio 1829).

GENIO MILITARE IDRAULICO:

- Domenico Cucinello, direttore del corpo;
- Raffaele De Leyva, dipartimento generale di Napoli;
- Giuseppe Mugnai, in Castellammare;

- Gabriele De Tommaso, in Napoli;
- Gennaro Mari, in Castellammare;
- Antonio Casolla, in Crotone;
- Domenico Cervati, al Granatello;
- Francesco Manganaro, in Napoli;
- Antonio Pasquale Favaro, *idem*.

GENIO MARITTIMO:

- Felice Sabatelli, direttore dipartimento generale Napoli;
- Raffaele De Luca, ingegnere costruttore I classe dipartimento generale Napoli;
- Giuseppe Negri, *idem* 2° classe, Castellammare;
- Giovanni Marotta, *idem*, servizio forestale in Terra di Lavoro, Principato Ultra e Contado del Molise;
- Felice Abenante, *idem*, taglio legname;
- Antonio Vitagliano, *idem* 3° classe, dipartimento generale Napoli;
- Pasquale Traversa, *idem*, servizio forestale in Napoli, Principato Citra, Basilicata.

CORPO TELEGRAFICO:

- Giuseppe Maria Kalefati, Napoli;
- Luigi Dusmet, Palermo;
- Gaetano Malena, Napoli (presso la direzione);
- Giacomo Dolce, *idem*;
- Nicola Durante, *idem*;
- Domenico De Conciliis, *idem*;
- Gerardo Vertucci, Napoli;
- Raffaele Traversa, *idem* (posto centrale);
- Raffaele De Chiara, Foggia;
- Marcellino De Virgilio, Paola;
- Clemente Lisi, Palermo;
- Giuseppe Della Spina, Salerno;
- Agostino Di Siena, Lecce;
- Carmine Traversa, Napoli;
- Nicola Bovio, Barletta;
- Ottavio De Angelis, Bari;
- Pasquale Caparelli, Castellammare;
- Luigi Balsamo, Messina;
- Francesco Daffinosi, Monteleone;
- Gioacchino Alfarano, Nocera;
- Nicola Della Spina, Avellino;

- Francesco Saverio Di Martino, Brindisi;
- Antonio Rispoli, Reggio;
- Michele Buonoconto, Gaeta;
- Leopoldo Planelli, Bitonto;
- Benedetto Balsamo, Napoli;
- Carmine Cafiero, *idem*;
- Domenico Izzo, Pizzo;
- Angelo Maresca, Messina;
- Matteo Cafiero, Ariano;
- Giovan Battista Bianchi, Trani;
- Francesco Grutter, Napoli;
- Paolo De Angelis, Castellabate;
- Raffaele Di Geronimo, Trani;
- Paolo Cafiero, Manfredonia;
- Carlantonio Tanfano, Napoli;
- Paolo Trapani, Ariano;
- Bernardo Cacace, Milazzo;
- Mariano Jaccarino, Otranto;
- Giuseppe Romano, Maratea;
- Domenico Amato, Palermo;
- Giuseppe Traversa, Napoli.

CONSIGLIO DELLA REAL MARINA:

- Sterlich (presidente), Giovan Battista Staiti, De Blasi, Della Spina (membri), Della Valle (segretario).

COLLEGI E ACCADEMIA:

- 22 guardiamarine, 6 aspiranti guardiamarine, 8 aspiranti soprannumerari (I collegio), 30 alunni marinari (II collegio);
- 3 consigli di guerra di guarnigione (Napoli, Palermo e Messina) e il consiglio di guerra generale (Napoli).

CLASSIFICAZIONE DEI PORTI:

- 1° classe: Napoli, Palermo, Messina;
- 2° classe: Castellammare, Pozzuoli, Gaeta, Augusta, Siracusa, Trapani;
- 3° classe: Ponza, Procida, Salerno, Crotone, Gallipoli, Taranto, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Agrigento;
- 4° classe: Pizzo, Reggio, Otranto, Bari, Catania, Pantelleria, Marsala, Cefalù, Lipari, Milazzo.

BAGNI PENALI:

- 1° classe: Castellammae, S. Stefano, Nisida, Darsena (Napoli);
- 2° classe: Crotone, Gaeta, Granatello, Pozzuoli, Ischia, Granili (Napoli), Ospedale (Napoli), Brindisi.

Estratto dal *Regolamento per la Scuola degli Alunni Marinari*, 1843, Biblioteca Nazionale di Napoli

Il 2 febbraio 1843 Ferdinando II approva l'aggregazione della Scuola degli Alunni Marinari al Corpo dei cannonieri e marinai, da cui la necessità di aggregarvi anche la scuola dei grumetti.

- 1) Il numero degli alunni marinari era di 50: 20 a piazza franca, 10 a mezza piazza e 20 a pagamento.
- 2) Le piazze franche erano concesse a figli di piloti, sottoufficiali e altri individui del Corpo cannonieri e marinai e di ogni altro corpo della Marina, con precedenza agli orfani; le piazze a pagamento erano aperte a chiunque, purché suddito regnicolo.
- 3) L'età d'ammissione era 10/11 anni, in modo che giungessero ai 20 col corso di studi terminato, aver intrapreso campagne d'istruzione e qualche esperienza di navigazione pratica (almeno 3 anni) che li permetta di essere promossi a terzi piloti.
- 4) Poiché chi aspirava a tale ruolo non poteva certo avere avuto dalla famiglia un'adeguata istruzione, i corsi di studi sarebbero cominciati dalle basi (leggere, scrivere, far di conto) e pertanto non era necessario sostenere alcun esame d'ammissione, salvo quelli di idoneità fisica e morale; era richiesto di presentare il certificato di nascita e un certificato che constatasse l'aver essi contratto il vaiolo, naturalmente o per mezzo di vaccino (inoculamento).
- 5) Il corso di studi per marinari e grumetti era comune sino alla quinta classe. Si studiava: 1° classe (leggere e scrivere, calligrafia, catechismo e atti di religione), 2° classe (aritmetica pratica, calligrafia, rudimenti di lingua italiana, geografia, catechismo e atti di religione, disegno di figura), 3° classe (geometria piana e aritmetica ragionata, calligrafia, grammatica italiana, geografia, catechismo e compendio di storia sacra, disegno di figura), 4° classe (geometria solida e teoremi di Archimede, trigonometria piana e sferica, algebra fino all'equazione di 2° grado, calligrafia, grammatica italiana ed esercizio nella composizione, geografia, catechismo e storia sacra, disegno di figura e di delineazioni di oggetti marittimi), 5° classe (algebra superiore e analisi a due e tre coordinate, calligrafia, geografia, storia sacra, disegno topografico e idrografico).
- 6) Al termine della quinta classe, marinari e grumetti verranno esaminati da una commissione per il passaggio in sesta classe, i primi per studiare navigazione e i secondi l'artiglieria di mare: 6° classe alunni marinari (navigazione per stima e altura, esercizi di problemi astronomico-nautici, calligrafia, disegno topografico e idrografico, compimento della storia sacra), 6° classe grumetti (calcolo sublime e quella parte di meccanica applicata all'artiglieria di mare, artiglieria teorico-pratica con quei principi di fortificazione che sono relativi al mestiere, disegno di oggetti di artiglieria, geografia, calligrafia, compimento della storia sacra).

- 7) Dalla terza classe, gli allievi dovevano esercitarsi nelle pratiche del mestiere: 1) nomenclatura dei pezzi del fucile e delle diverse bocche da fuoco usate dalla Marina, nonché dei pezzi in ferro e legno delle diverse macchine d'artiglieria; 2) nomenclatura delle diverse parti di un legno da guerra con l'applicazione sui modelli; 3) nozioni sui nodi e sull'attrezzatura; 4) conoscenza dei fuochi artificiali; 5) manovra pratica relativa al mestiere di mare; 6) esercizi al cannone e col fucile.
- 8) Dopo il completamento della scuola vengono promossi terzi piloti e, quando non sono imbarcati, dovevano essere istruiti nella descrittiva, che li avrebbe sempre più perfezionati nel mestiere.
- 9) Il corpo amministrativo e docente della scuola era composto da: il comandante del Corpo cannonieri e marinai, un quartiermastro amministratore per gli alunni marinari (un tenente o un alfiere di vascello), un quartiermastro amministratore per i grumetti (ufficiale del Corpo cannonieri e marinai), un primo chirurgo, un istruttore morale, un confessore, 3 piloti prefetti per gli alunni marinari, 3 sottoufficiali prefetti dei grumetti, un portabandiera primo nostromo (per l'istruzione pratica nell'attrezzatura), un primo sergente del Corpo (per gli esercizi col cannone e col fucile), un capomastro (per la costruzione), un pratico di bassa chirurgia, un sarto, un cuoco, un facchino, un infermiere, 4 rancieri, 4 servienti.
- 10) Professori e maestri saranno: un direttore degli studi (per lezioni di descrittiva); un professore per la geometria piana e l'aritmetica ragionata; un professore per la geometria solida, le due trigonometrie e per l'algebra fino alle equazioni di secondo grado (questi due professori hanno l'obbligo di dare lezioni anche di algebra superiore, analisi a due e tre coordinate, calcolo e meccanica); un professore per la navigazione di stima e altura e per l'esercizio di problemi astronomici-nautici; un maestro per la grammatica italiana; un maestro di disegno di figura e di delineazione di oggetti marittimi; un maestro di calligrafia; un maestro per scrivere, leggere e aritmetica pratica; un istruttore per l'artiglieria teorico-pratica e principi di fortificazione relativi al mestiere di mare; un istruttore di disegno topografico e idrografico (ufficiale del genio distaccato al ramo Marina).
- 11) L'anno scolastico inizia il 5 novembre e finisce ad agosto, quando si tengono gli esami.
- 12) Professori e maestri devono stilare ogni settimana un rapporto dei profitti fatti dai loro allievi e lo stesso alla fine di ogni mese.
- 13) Le votazioni erano: ottimo, grande, prossimo al grande, mediocre, zero.
- 14) Non si può passare allo studio di un trattato scientifico se il direttore non avrà riscontrato che almeno metà della classe abbia ben compreso le nozioni del precedente.
- 15) Un alunno marinaio che alla quinta classe uscisse con tutti ottimo, accompagnato da una condotta esemplare, passerà fra gli aspiranti guardiamarina. Il grumetto nella stessa posizione, verrà passato tra gli allievi marinari.

- 16) Chi non passa l'esame di quinta classe potrà ripetere la classe una seconda volta (se la commissione lo reputa opportuno), se falliranno ancora decadranno e andranno a servire come marinai semplici o cannonieri semplici. Quegli alunni marinari che non potranno reggere il mare per indisposizione fisica, ma che si rivelano versati nelle matematiche, verranno passati nell'Esercito.
- 17) Completati gli esami, alunni marinari e grumetti verranno imbarcati su legni da guerra per la campagna d'istruzione. Il comandante riferirà dei profitti di ciascuno di loro e delle loro attitudini alle rispettive carriere. Questi dovranno a loro volta compilare un giornale storico e, per gli alunni marinari, uno di navigazione.
- 18) Dopo la sesta classe, se risultati idonei, gli alunni marinari verranno imbarcati per 3 anni come membri del Corpo cannonieri e marinai (se a piazza franca), liberi di servire o di congedarsi (se a piazza pagata).
- 19) Nei tre anni, i comandanti dei legni su cui sono imbarcati dovranno presentare un resoconto trimestrale sulla loro applicazione e condotta morale e religiosa. Finiti i tre anni, dovranno sostenere un altro esame sulle teoriche apprese a scuola e sulle pratiche acquisite in navigazione. Se promossi, verranno nominati terzi piloti (se intrapresa la carriera del pilotaggio) o sottoufficiali (se intrapresa la carriera dell'artiglieria).
- 20) Gli alunni a piazza pagata, se vorranno congedarsi, avranno il rilascio di un certificato con gli studi fatti e del comportamento tenuto a scuola e a bordo. Se si dedicheranno alla Marina mercantile, potranno essere nominati capitano o pilota d'altura solo dopo 4 anni di imbarco sui legni commerciali e un ulteriore esame per ottenere la patente suddetta.
- 21) Obbligo degli ufficiali, professori, maestri e sacerdoti era ispirare l'amore verso Dio e il Re, subordinazione ai superiori, condotta dignitosa, morale impeccabile, amore per lo studio e per il compimento dei propri doveri.
- 22) La piazza a pagamento costa 8 ducati al mese, quella a mezza piazza 4.

REAL FREGATA *URANIA*

[testo integrale]

Signor Generale Direttore

Nel farmi a render conto della missione che S. M. L'Augusto Nostro Sovrano si degnò affidarmi e che grazie all'Onnipotente Iddio ho menato a termine, stimo pria di ogni altro necessario consacrare la prima parte di questo circostanziato rapporto, che m'onoro presentarle, alle Guardiamarina ed alle altre classi dell'Equipaggio dell'*Urania*, la cui istruzione più essenzialmente riguardava lo scopo della Campagna; verrò in seguito esponendole le varie circostanze del viaggio eseguito, e da ultimo talune mie osservazioni risultate dall'esperienza della navigazione fatta, e che torneranno forse di qualche utilità pel tratto avvenire.

Mi permetta dunque Signor Generale trattenere per poco la sua attenzione sul piano adottato nel corso della Campagna, che fu stabilito concordemente alle norme prescritte dalle Istruzioni Ministeriali datemi in partire da Napoli, poiché debbo unicamente alla perseverante esecuzione del sistema adottato, al caldo zelo, all'incessante cooperazione dei miei Uffiziali nell'assistermi, ed alla viva brama che ebbero le Guardiamarina di retribuire con l'applicazione e col profitto alla Paterne Sollecitudini del RE (N. S.) il vedere coronato dal più felice successo il risultato di questa Campagna.

E preceda Signor Generale ogni mio dire, il maggiore ed il più alto elogio di tutti i miei Uffiziali, e per questa prima parte cominciando, quello del Tenente di Vascello Signor D. Giuseppe Marselli, come specialmente commesso alla direzione delle Guardiamarina. Debbo a questo ottimo e distinto Uffiziale nella più gran parte i favorevoli risultati ottenuti, ed il suo zelo, le sue premure nel secondarmi, meritano la mia particolare riconoscenza ed il dovere di raccomandare col più caldo interesse alla Considerazione Sovrana i servizi da lui prestati. Le assicuro che nelle molteplici cure del mio incarico, mi fu gran mezzo fidare alla sua alacrità e provata esperienza il conseguimento dello scopo più importante della mia missione, e voglio augurarmi che tali sincere proteste saranno per fargli dritto alla Clemenza del RE (N. S.) ed al pieno compiacimento dei nostri Superiori.

Avendo dunque presente come primo ed essenziale oggetto, il completare nel modo più ampio l'istruzione teorico-pratica delle Guardiamarina, sorvegliare al progredimento delle pratiche navali, analizzare scrupolosamente le particolari disposizioni dei giovani onde scorgervi quell'attitudine al mestiere tanto necessaria nell'uomo di mare, e tenendo finalmente stretto conto della loro condotta, requisito dell'altro non meno essenziale, conchiudere da questi elementi il merito e l'abilità d'ognuno di loro, accompagnandolo da quelle osservazioni che erano indicate nelle mie Istruzioni. Cosicché cominciai dal

disporre che le Guardiemarina fossero ripartite in quattro guardie ponendo mente in questa ripartizione alla convenienza dell'età e dell'indole; e così regolando il servizio venivo a dar loro tempo ed opportunità per l'applicazione delle teoriche, per le giornalieri calcolazioni astronomiche, sopramodo per quelle che concernendo l'andamento delle mostre regolavano le longitudini, parimenti per gli altri calcoli che più frequentemente occorsero in questo viaggio; di modo che senza gravarli d'un penoso servizio e senza trascurare la pratica del mestiere, esigere da ognuno di loro la redazione d'un giornale di navigazione che fosse il più completo ed il più ricco di astronomiche calcolazioni, onde testimoniare col fatto la natura ed il progresso dei lavori eseguiti e del profitto ricavato. E perché non si attrasse menomamente questa parte tanto interessante dell'Istruzione, disposi che in ciascun mese questi giornali fossero esaminati e firmati dal Tenente di Vascello Incaricato, per quindi apporvi il mio visto. Quest'espediente m'ottenne che le Guardiemarina progredirono sempre nell'istesso modo e senza la menoma interruzione. E spero Signor Generale esaminati che verranno questi giornali, vedere accoppiarsi al generale compiacimento i più lusinghevoli encomi, dappoichè non v'è cosa che fosse rimasta a desiderarsi.

Ad utilizzare egualmente nel modo più conveniente l'esame di ciò che si sarebbe osservato d'interessante e di notevole lungo il corso del viaggio, sia nel visitare i stabilimenti marittimi, gli Arsenali, i Porti, sia nell'analizzare le opere pubbliche più rimarchevoli, gli Opifici, ed ogni altro ramo che abbraccia l'istruzione in generale, disposi che le Guardiemarina nel loro giornale Istorico non si fossero semplicemente limitati nel descrivere i particolari della navigazione, della ricognizione e dell'atterraggio delle coste, del modo come convenientemente ancorarsi, stazionare e dar vela dai differenti luoghi; ma che si fossero ancora estesi a trattare del progresso delle macchine a vapore applicate agli usi del mestiere, e come motrici dei Stabilimenti industriali e come mezzo per la navigazione, narrando la costruzione, l'uso e l'utilità che siffatte macchine procacciano tanto per economia di tempo quanto per vantaggio di risultati nei Stabilimenti marittimi, ciò che prova evidentemente il progresso cui son pervenute le grandi Marine. Tenuti in questo modo i giovani a discorrere di tali materie compatibilmente al tempo ed alle circostanze, gli si apriva un campo più vasto per smaltire le proprie idee ed estendere ed approfondire le nuove cognizioni, promovendosi così un'utile e profittevole gara. Questo secondo giornale che per molti ha soddisfatto i miei desideri, proverà del come siasi conseguito la meta, e quale vantaggio siasi ritratto nel visitare i primi ed i più cospicui Arsenali d'Europa e d'America. Per questi molteplici lavori domandavasi tempo e perseveranza, cosicchè nei giorni di vela stabili che le tre guardie franche delle Guardiemarina dalle 8 alle 12 A.M. e dalle 4 alle 6 P.M. s'applicassero costantemente allo studio delle teoriche ed alla esecuzione dei calcoli astronomici nautici che risultavano dalle osservazioni prese a turno da tutta un'intera guardia, tanto nelle ore del mattino quanto in quelle del giorno; e questo esercizio non

interrotto mai promovendo sempre più una gara fra loro, concorse eminentemente a perfezionarli nelle osservazioni, ciò che emerge dal paragone delle finali calcolazioni; ed è quest'esercizio quello che pienamente mi convinse che la pratica dell'osservare, e l'esattezza dei calcoli avevano raggiunta la perfezione, non solamente quando nell'atterraggio dell'Isola S.ta Elena dopo 37 giorni da Montevideo e dopo calcolato l'effetto della corrente equatoriale, l'Isola fu in vista all'ora, alla distanza, ed al rombo disegnate dal calcolo; ma bensì nell'atterraggio degli Stati Uniti dopo 53 giorni di vela, dopo aver tenuto lungamente le contrarietà ed i temporali del Golfo Stream che fui a riconoscere il faro di Neversing coll'identica precisione; nell'egual modo quando fui ad avvistare il Capo Lezard ed in molte altre occasioni. Questi fatti registrati nel giornale di navigazione e dei quali le fo piacevole menzione, provono meglio d'ogni altro argomento come sia proceduta posteriormente la bontà delle osservazioni ed il buono andamento dei cronometri, e sono invero meritate le lodi che debbo farle Signor Generale su tal rapporto, ciò che mi lascia la più durevole memoria del profitto di questi giovani in una parte così importante del nostro mestiere. Nelle ore d'applicazione e nell'esercizio dell'osservare, le Guardiamarina ebbero costante assistenza dal Professor D. Gaetano Poderoso il quale con un zelo ed una perseveranza degna del suo merito, non lasciò perdere occasione per mostrar loro il progredimento della scienza nautica, e le grandi risorse che questa oggi porge al marino per la sicurezza della navigazione. In modo che le Guardiamarina conchiusero le Latitudini e Longitudini giovandosi di tutti i mezzi, sia nel giorno coi metodi ordinari e con quello delle distanze angolari dal Sole alla Luna, sia nella notte colle distanze angolari del nostro satellite ai vari pianeti o alle stelle fisse, e poterono col fatto i giovani convincersi che non era un lusso puramente ozioso l'introdurre tanta copia di mezzi per determinare possibilmente la vera posizione delle navi in ogni istante; ma che invece questi tornavano di sommo vantaggio quante volte le contrarietà atmosferiche lasciassero perdere quegli istanti opportuni alle ordinarie osservazioni, quando si fosse nel bisogno di conoscere con sicurezza la posizione del bastimento; e più d'ogni altra circostanza concorse favorevolmente a dimostrare questa necessità, quella della notte che fummo ad atterrare il Rio della Plata, poiché sotto il dominio di una corrente variabile potentissima fu forza ricorrere a diverse e replicate osservazioni, onde la Fregata procedesse sulla buona rotta senza impegnarsi nei banchi sparsi sulla foce di quest'immenso fiume; e l'esattezza di questi risultati fu verificata dallo scandaglio progressivo del fondo marcato con gran precisione nella carta Barral sulla idrografia della Plata. E queste lodevolissime premure del Professore Poderoso, quest'interesse veramente ammirevole si spinse anche a far determinare alle Guardiamarina la posizione d'una cometa apparsa nella costellazione dell'Eridano sul tramonto del 21 Dicembre stando all'ancora nella baia di Rio-Janeiro col solo sussidio degl'istrumenti nautici e col mezzo della distanza angolare a due stelle fisse. E questo calcolo laborioso e raro ad eseguirsi in mare forma parte degli altri inseriti nei rispettivi

giornali. Queste perseveranti premure del Signor Poderoso lo raccomandano particolarmente alla Clemenza Sovrana.

Mentre per questa parte procedevasi con tanto vantaggio nell'applicazione delle teoriche, non mancavo dall'altra di far dare alle Guardiamarina una istruzione completa d'attrezzatura, servizi marinareschi di bordo, d'Arsenale, e nel progredire dette conoscenze, quella del manovrare un bastimento in tutte le circostanze, sia sotto vela, sia nell'ancorare o viceversa. Questa istruzione davasi a turno per ogni guardia dalle 11 alle 12 A.M. ed era commessa la Tenente di Vascello Signor Marselli, il quale con somma intelligenza e con metodo semplice e chiaro poneva ognuno al fatto di queste cognizioni, che assai meglio perfezionavansi col metterle giornalmente in pratica, analizzando quindi di fatto la natura del sistema velico, il modo da regolarne vantaggiosamente l'equilibrio, da usarne combinandolo con l'effetto del timone e quanto concerne la pratica del manovrare con principi. Spesso nelle ore del mattino presenziavo io stesso questa lezione, e nel tempo degli esercizi generali il giorno, mi riserbavo esaminare il profitto di queste pratiche, facendo manovrare uno per volta le Guardiamarina in mia presenza; spesso ancora riunendole per interrogarli sulla parte teorica senza lasciar mai occasione di chiamarli tutti ad assistermi sul ponte, quante volte le circostanze del tempo davano luogo alle manovre straordinarie; così ognuno di loro imparasse con scienza di fatto il modo da terzarolare una vela, salvarla in una burrasca, sostituirla se fosse lacerata, acquistare l'esperienza di ben proporzionare il sistema velico alla forza del vento ed alla natura del tempo, quali fossero le precauzioni consigliate dall'esperienza nelle circostanze di cattivo tempo; in fine mi riuscì dopo qualche tempo stabilire un turno di servizio che consolidasse viemmaggiormente lo studio di queste pratiche, e destinai i quattro Brigatieri-Guardiamarina ad un turno fisso di guardia durante il giorno fidando loro l'intera responsabilità della guardia, ed un altro servizio di due ore al turno per ogni Guardiamarina nella propria guardia sorvegliato e diretto dagli Ufficiali di servizio, i quali han concorso col più grande interesse al perfezionare l'istruzione di questi giovani in modo che oggi tutti lodevolmente e con giudizio manovrano. Questa continua alternativa della teorica colla pratica veniva consolidando sempre più le idee, ed i lunghi giorni di vela, la varia natura dei mari percorsi, acquistava alle Guardiamarina più prontamente quell'esperienza altrimenti dovuta al tempo ed alle occasioni; ed ora posso accertarla Signor Generale che tutti sono in caso da disimpegnare soddisfacentemente il servizio da Ufficiale, anche coloro nei quali si potesse addurre come inconveniente l'età, poiché a distruggerlo è concorso la lunga navigazione, le difficoltà dei mari percorsi, ed un desiderio di nobilissima gara che in molti associavasi ai talenti ed alla grande attitudine al mestiere, dimodoché procedendosi per la più bella e sicura via si è raggiunti la meta. Questo sistema d'istruzione durante il tempo di vela, convenne modificare all'ancora perché le Guardie-

marina avessero avuto maggiore campo da visitare accuratamente, esaminando con tutte le particolarità i Stabilimenti marittimi, gli Arsenali, i Cantieri di costruzione senza trascurare un'esame sulle opere pubbliche, sui Stabilimenti industriali più rimarchevoli, cose tutte che davano argomento dell'incivilimento e del progresso delle Nazioni. In questa circostanza avrei potuto disporre che le Guardiamarina suddivise in varie partite, da per loro stessi nei giorni franchi si fossero occupati d'osservare quanto era utile alla loro istruzione. Questo sistema a mio credere non avrebbe dato gran profitto, né avrei potuto convincermi come dovevo pienamente, che essi avessero fatto tesoro delle occasioni per conseguire quei vantaggi che reclamavano le mie istruzioni; d'altronde questa libertà avrebbe generato l'inconveniente che risulta ordinariamente dal lasciare la gioventù non sempre guidata da prudenza e da ragionevolezza in balia a se stessa: vedevo egualmente nel numero di questi giovani una notevole differenza d'età, d'indole, ed una condotta la quale non era stata per lo passato generalmente per tutti lodevole, quindi sarebbe stato imprudente che avessi usato di questo mezzo per conchiudere il profitto e stabilire il merito della rispettiva condotta. Per lo contrario con un sistema del tutto opposto, cioè non permettendo mai che le Guardiamarina fossero calate a terra sole, sorvegliandole in tutt'i momenti, queste disparità si venivano a livellare, ed i buoni sarebbero stati d'esempio e di sprone agli altri; così diretti da intelligenti Uffiziali essi avrebbero nel fatto concepito miglior idea delle cose che osservavano spianandosegli tutti quei dubbi che regolarmente dovevano insorgere, ed in tal modo assicuravasi solidamente e la loro istruzione e la loro morale. Persuaso di questa verità tenni strettamente ai miei principi e non permisi mai per qualunque si fosse stata ragione che le Guardiamarina fossero calate a terra senza sorveglianza del loro Uffiziale incaricato o degli altri che qualche lo supplicavano. Così permisi nella Stazione di New-York mentre riparavo i bisogni della Fregata, che le Guardiamarina dopo visitato più volte quell'importante Arsenale e presa piena cognizione di quanto interessava la parte di mestiere, accompagnandosi coi rispettivi Uffiziali in varie spedizioni avessero percorso l'Hudson, onde prendere idea di quella navigazione, esaminando nelle varie città lungo le sponde di questo fiume i grandiosi stabilimenti manifatturieri mossi dal vapore, le grandi fonderie e fabbriche d'armi; e perché avessero avuta anche più ampia idea delle opere idrauliche, permisi che si fossero diretti ad osservare la costruzione ed il corso del canale Erie, il suo sistema di chiuse, il modo da navigarvi, e le grandi agevolazioni dovute a questo mezzo pel trasporto dei materiali di costruzione tolti presso le interne foreste e condotti fin nei propri cantieri, pel traffico delle merci, e di quanto insomma abbisognano le più importanti città nell'interno degli Stati Uniti; e queste corse istruttive e piacevoli valevano ad acquistar loro ogni giorno nuove cognizioni per le tante novità che incontravano, e facendo tesoro di tutto, ognuno notava le proprie osservazioni per quindi compilarne un'a-

naloga descrizione. In questo stesso modo le Guardiemarina visitarono la città di Filadelfia dove esaminarono il cantiere di costruzione con l'immensa tettoia, Water-works, una delle più importanti opere pubbliche degli Stati Uniti per l'approvvigionamento e la conserva delle acque necessarie al consumo della città, e che dal fiume sottoposto al livello del paese rimontano sull'alto d'una collina dove sono costruite le immense cisterne; il bellissimo ponte di fili di ferro a sospensione sullo Schuylkil; il Penitenziario o il nuovo sistema adottato per le prigioni; la Zecca dove agisce completamente il vapore, ed in fine in questa corsa le Guardiemarina ebbero occasione da navigare per un tratto di 30 miglia il Delaware, esaminando le difficoltà che presentano i numerosi banchi sparsi lungo la riviera; e senza estendermi d'avvantaggio Signor Generale su quanto hanno osservato relativamente alla costruzione dei bastimenti a vapore sui quali erano adottati tutti i diversi sistemi di macchine compresi anche il principio della vite propellente, e senza menzionarle in seguito la gita ad Amsterdam e nelle altre città d'Olanda per l'importanza del sistema di canalizzazione di questi paesi, delle dighe che assegnano un limite e luttano potentemente contro l'oceano, del grande apparato di macchine per la dissecazione del mare d'Arlem una delle più gigantesche intraprese consigliata dalla minaccia d'una lenta invasione; e senza trattenerla sulla utilità ricavata nel visitare gli Arsenali d'Inghilterra, nella stazione di Brest, dove i giovani videro di fatto come procedettero i travagli dell'entrata e della sortita della Fregata in bacino, e quanto ebbe luogo in questa importante operazione che forse raramente occorrerà vedere altra volta nel corso della loro carriera, e senza altro dire poiché la serie di queste cognizioni potrà rilevarsi dai rispettivi giornali senza che io eccedi i limiti di un rapporto; concludo quindi esser dovuto solamente a questa specie di campagna il grande sviluppo d'idee e di conoscenze acquistate; e l'esser stati i giovani obbligati a trattare siffatte materie ha ingenerato la necessità di riandare sulle teoriche, massimo in quelle che concernono la parte meccanica come quella che ha provato di quale utilità fosse avvalersene convenientemente.

Mentre così basavasi quest'importante istruzione, il mio sistema dava i suoi buoni frutti, e godemi l'animo Signor Generale nel dirle che durante tutto il periodo del viaggio, niun disagio, niun'inconveniente è insorto a turbare il lusinghevole andamento di questi giovani, i quali han tutti senza eccezione tenuta una condotta meritevole di lode, quale io debbo non solo prodigare ai buoni, ma anche a coloro che forse per lo passato diedero motivo di doglianza, e mi lusingo anzi vivo quasi sicuro, che l'aver seguito per così lungo tempo la buona via, l'aver veduto tutti i solleciti e volentieri nel contentarmi, sia per ritornargli migliori nel seno delle loro famiglie e meritarsi in avvenire la stima e la benevolenza dei loro superiori. Non restringendosi a questa sola parte l'istruzione delle Guardiemarina nelle stagioni all'ancora, bisognava che avessi fatto progredirle anche nell'applicazione della parte astronomica, verificando

principalmente col metodo delle altezze corrispondenti e con quello delle distanze angolari l'andamento dei cronometri; queste osservazioni delicate e d'importanza che dovevamo stabilire la correzione dei loro andamenti diurno e del nuovo stato assoluto, erano egualmente fatte a turno dalle Guardiamarina a terra e nelle ore più opportune, ed i risultati di queste calcolazioni presentarono il più soddisfacente accordo. Questo esercizio mentre era un mezzo per perfezionarli nelle osservazioni, l'istruiva nel tempo istesso di come calcare un nuovo andamento per una mostra arrestata o di nuovo acquisto, abbandonando pel primo caso del tutto gli elementi forniti dall'Osservatorio e nelle successive stazioni quest'esercizio presentò i più egregi risultati, principalmente a Rio de Janeiro per le osservazioni fatte sul forte di Villegagnon la cui longitudine conchiusa col coacervo di tutte le osservazioni, risultò identica a quella stabilita pel punto istesso dal Barone Roussin quando l'anno 1827 procedette nei lavori idrografici delle coste del Brasile. In seguito di queste operazioni s'assegnò ai cronometri il nuovo stato assoluto, necessità che era stata già avvertita nella stazione a S.ta Croce di Teneriffa e questo nuovo stato assoluto fu quello che corrispose in seguito così felicemente ai miei desideri negli atterraggi fatti sulle coste di America e negli altri luoghi; e senza parlarle delle ulteriori rettifiche, troverà nei rispettivi giornali di navigazione il metodo tenuto per regolare il registro delle mostre, il loro andamento giornaliero ed il modo pronto e facile come ricavare simultaneamente per ogni mostra la propria longitudine; così i giovani avessero sott'occhio le oscillazioni delle marce diurne di ognuna delle mostre del regolatore, e quanto Signor Generale potessi dirle a questo riguardo, non giunge a provarle abbastanza del modo come i giovani han progredito in questa parte.

La breve dimora negli ancoraggi e la poca tranquillità generalmente incontrata non permise che ne avessi fatto rilevare per ognuno la pianta, questa operazione costava d'un tempo assai maggiore di quello che potevo disporre perché l'operazione si fosse fatta con la debita esattezza, potei solamente nella Stazione di Rio de Janeiro prolungata per la difficoltà di provvedermi di viveri, ordinare che le Guardiamarina avessero rilevata la pianta dell'ancoraggio fissando una base, e sopra questa la triangolazione che abbracciasse lo spazio più importante a disegnarsi; in quest'operazione che durò molti giorni le Guardiamarina furono alternativamente destinati, chi a rilevare i vari punti dagli estremi della base di stazione, chi ad eseguire lo scandaglio, e chi alle final calcolazioni, e questo lavoro presenterà un'idea del modo come è stata condotta l'operazione, e se le Guardiamarina sieno al fatto di queste conoscenze. Nel tratto successivo quantunque gl'inconvenienti menzionati avessero contrariato le mie idee, pure non si è trascurato disegnare le configurazioni delle rade, degli ancoraggi, rettificare i scandagli del fondo massimo lungo a rotta da tenersi dai bastimenti, calcolare con esattezza le declinazioni magnetiche, i rilevamenti da fissare la più convenevole posizione all'ancora, tracciare i principali pericoli, le precauzioni da usarsi, e quanto insomma riguarda la sicurezza d'un bastimento che si dirige ad ancorare; e completa questa parte il piano

della baia di Navarrino lavoro eseguito al pari di quello di Rio Janeiro. La raccolta di tutti questi travagli eseguiti, spero meriterà il suo compiacimento, e tra questi rinverrà ancora disegnato il piano della Schelda con tutti i scandagli che marcano il limite dei bassi fondi e la linea dei grippiali che stabilisce la guida della navigazione, in ultimo la traccia della rotta tenuta dalla Fregata da Hessinga ad Anversa. Non ho mancato egualmente dai giovani che erano disposti al disegno di far ritrarre le principali vedute delle coste, dei capi, e degli ancoraggi, e troverà qualche giornale che soddisfa pienamente a questo desiderio.

Dopo averle esposto il sistema d'istruzione adottato tanto nel tempo di vela, quanto nelle stagioni all'ancora; dopo averla lungamente trattenuta sull'applicazione e sui lavori eseguiti dalle Guardiamarina, mi resta finalmente di parlarle del profitto dato da ognuno di loro, darle conto dello studio e del progresso fatto nella pratica del mestiere, della rispettiva attitudine, della condotta tenuta, dei requisiti insomma necessari per meritare il grado cui tutti aspirano ed adempire in questo modo alle prescrizioni indicate nei sensi delle mie istruzioni.

Compreso sin dal primo momento del dovere di vegliare al profitto che davano questi giovani e che meglio rilevavo dal tempo e dalle occasioni, dovere che richiamò tutta la mia attenzione e che mi pone oggi in caso da sommetterle un completo giudizio nato primieramente dalla mia intima convinzione sul merito e sulle qualità di ognuno di questi giovani, e fondato ancora sulla esperienza dei fatti, e sui rapporti semestrali esibitimi dal Tenente di Vascello Signor Marselli e dal Professo Poderoso, alla cui vigilanza niente dovè sfuggire quanto stabilirono il merito progressivo sull'applicazione e sul profitto dei giovani: con questi elementi da una parte, e con la sicurezza del mio convincimento dall'altra redassi il quadro generale della Campagna, che mi onoro presentarle unitamente a questo rapporto. Ed in fede del vero debbo con mia grande soddisfazione Signor Generale, accertarla, che tutte le Guardiamarina proporzionalmente ai propri talenti, han corrisposto ai desideri del Re nostro Augusto Signore ed ai voti dello Stato. E la brama con la quale tutti han concorso a trarre la maggior utilità possibile dalla Campagna merita ogni considerazione, e si giudicherà meglio di questi fatti allorquando saranno esaminati i lavori che avrò l'onore presentarle; né debbo tacerle le mie più grandi speranze, poichè in molti di questi giovani come rileverà dal quadro menzionato, alla buona volontà, all'indole docile, concorrono distinti talenti e gradi disposizioni al mestiere, cosicchè spero che tutti ottenessero in merito degli assidui travagli, il grado che la Clemenza Sovrana si degnerà accordarli. E come queste lusinghe suggerisce il vivo desiderio di vedere questi giovani utili nell'arma a cui s'addicono, così debbo Signor Generale sommettere che nel Guardiamarina D. Giovanni Echaniz quantunque concorrono distinti talenti, grande istruzione, ed una speditezza e precisione nel calcolo veramente lusinghevole, pure la sua salute non sembrami tale da permettergli il continuare in questa carriera dov'è primo requisito le perfette doti

fisiche, e l'indole di sua malattia è tale che comunque la sua istruzione potesse offrirgli un posto nelle altre armi facoltative, i riguardi di salute gli proibiscono ogni specie di travaglio laborioso ed assiduo. Così nella sua saggezza Signor Generale potrà meglio decidere quale altra specie d'occupazione si convenga a questo giovane raccomandabile per le sue eccellenti qualità e pel vivo desiderio di rendersi utile allo Stato.

Pria di dar termine a questo articolo son tenuto con mio sommo compiacimento retribuire i miei particolari elogi ai quattro Brigadier-Guardiamarina i quali nel disimpegno della guardia che loro affidai nell'esatto adempimento degl'incarichi ai quali li prescelsi, concorrendovi sempre solleciti e premurosi, giovandosi opportunamente dei miei consigli, son pervenuti a darmi quel risultato che i miei desideri si lusingavano ottenere perché avessi potuto con piena sicurezza proporli Signor Generale come meritevoli del grado nel quale hanno durante questo viaggio funzionato lodevolmente. Ed il dovere di esternarle queste lodi, m'ingiunge l'altro di distinguere particolarmente sugli altri il Signor D. Pietro de Martino e D. Giovanni Persichetti, ai quali la Sovrana Clemenza si degnò concedere sin dal primo momento il dritto da funzionar di secondo sulla Fregata; ed il merito di questi giovani ha interamente corrisposto alla lusinghevole Sovrana distinzione, specialmente pel signor De Martino il quale debbe considerarsi un'eccezione, poiché si riuniscono in lui eminentemente tutti i requisiti che si addomandano in un distinto Ufficiale; la sua esemplare condotta, i suoi sommi talenti, ed una grande attitudine al mestiere hanno assicurata la sua riuscita; durante il viaggio egli ha perfettamente supplito il servizio per gli Uffiziali infermi; previdente sempre ed esperto egli mi lasciò pienamente riposare sulla fiducia della sua esperienza, ed io debbo presentarglielo Signor Generale come un formato Ufficiale. Nel raccomandare caldamente questi giovani alla sua bontà, debbo ancora notarle qui appresso coloro i quali meritano anche distinzione perché dotati di maggiore ingegno e di più raro talento per le teoriche del mestiere, onde fedelmente adempire ai Sovrani Voleri trascritti nelle mie istruzioni, e questi giovani promettono con equal sicurezza, continuando a dar saggio del loro profitto, lusinghevole riuscita; essi sono i Signori

D. Antonio Imbert

D. Eduardo d'Amico

D. Francesco Beneventano Bosco

D. Pietro Santaniello

D. Achille Paduano

D. Amilcare Roberti

ai quali devesi aggiungere D. Guglielmo Acton dando il dovuto valore ai talenti accessori alle teoriche del mestiere.

A questa prima distinzione s'associa quella di coloro i quali noto egualmente per averli conosciuti degni di raccomandazione particolare per quell'attitudine al mestiere,

la quale non è sempre figlia della volontà, ma più spesso essa è un dono naturale, il quale assai più dell'acquistarlo profitta. Questo merito che m'ha mostrato l'esperienza del tempo, quando le Guardiamarina manovravano in mia presenza o nelle ore di guardia che eran loro destinate, è anche figlio della vivacità e della prontezza nel concepire i servizi i servizi marinareschi, ai quali li chiamava il disimpegno del loro incarico a riva, nell'esecuzione degli ordini che gli si davano, e finalmente pel modo franco e sicuro di manovrare senza esitazione nei comandi, e senza smarrirsi quando complicavansi le circostanze di manovra. Ed è questo Signor Generale un merito da tenere il più gran conto nel tratto avvenire, ed in questa seconda parte si distinguono i Signori

D. Antonio Maseo

D. Antonio Imbert

D. Eduardo d'Amico

D. Giovanni Ajala

D. Errico Costantino

D. Guglielmo Acton

D. Roberto Pucci

D. Emmanuele Pucci

D. Francesco Beneventano Bosco

D. Pietro Santaniello

D. Achille Paduano

D. Giovanni Depuy

D. Pietro La Via

D. Cristofaro Manzi

D. Guglielmo Cardona

D. Amilcare Roberti

D. Ruggiero Vitagliano

D. Federico Martini

D. Raffaele Cacace

Tutte queste particolari circostanze quantunque esibiscono una serie progressiva nel merito e nell'abilità dei Guardiamarina, che più chiaramente è definita dal quadro generale all'uopo formato, non esclude che tutti in generale meritano fruire della Clemenza Sovrana, avendo con la più costante applicazione tratto proporzionalmente vantaggio per la loro istruzione; e questa volontà degna per tutti d'encomio, che diede come immediata conseguenza il profitto nelle pratiche del mestiere associandosi ad una condotta irriprovevole in tutto il periodo del viaggio, lusinga questi giovani della speranza d'aver soddisfatto ai Voleri Sovrani, ed io raccomando caldamente questi titoli alla sua considerazione per meritar loro il pieno compiacimento dei Superiori e del Corpo nel quale aspirano continuare una brillante carriera.

Immediatamente alla classe delle Guardiamarina veniva quella degli Alunni a reclamare la mia sorveglianza perché come la prima progredisse nell'istruzione e si giovasse opportunamente della Campagna.

Per questi giovani pensai conveniente porre in pratica l'istesso sistema tenuto per le Guardiamarina, quindi l'identica ripartizione nel servizio e nelle ore d'applicazione, obbligandoli nel redigere il loro giornale di navigazione, inserirvi tutti quei calcoli relativi alle conoscenze che si richieggono dal Pilota; né trascurai sommettere i risultati delle loro calcolazioni ad un esame, per provare il modo come essi progredivano e si perfezionavano nell'osservazione, arretandomi principalmente sul modo da far loro concludere le latitudini e longitudini coi metodi ordinari, onde a questi limitandosi raggiunsero con l'assiduità e con l'esercizio una desiderabile esattezza. La buona volontà in questi giovani secondando le mie premure mi valse ad ottenere che i risultati delle loro calcolazioni gareggiavano in questa parte per l'esattezza con quelli delle Guardiamarina, cioè nella determinazione delle Longitudini col mezzo d'una serie d'altezze del Sole; e sempre che le circostanze atmosferiche lo permisero volli ancora conto delle osservazioni e del calcolo degli Azimut e delle amplitudini nella determinazione delle variazioni magnetiche, e con queste l'ora del sorgere e del tramontare del Sole. E considerando l'istruzione che conviensi a questa classe, mi lusingo Signor Generale che i giornali degli Alunni saranno trovati meritevoli di lode, ed io gliene debbo moltissima per la perseveranza con la quale essi hanno sempre applicato, ponendo a profitto il mezzo del Signor Poderoso per riandare sugli studi, e prepararsi a dar conto nel prossimo esame del loro profitto.

Con l'identico principio che guidò l'istruzione delle Guardiamarina nelle stazioni all'ancora, procedé quello degli Alunni, i quali disposi che per osservare a terra i Stabilimenti marittimi, gli Arsenali e quanto eravi di rimarchevole nelle varie città che visitammo, essi si fossero accompagnati col Primo Pilota o con i secondi, che egualmente istruiti nelle pratiche del mestiere, nei servizi marinareschi, poteano esser loro di guida e di mezzo come vantaggiare la loro istruzione; e perché il frutto di queste cognizioni non andasse perduto, compatibilmente ai propri mezzi ordinai, che ognuno di loro formasse il suo giornale Istorico, notandovi principalmente quelle cose che più da vicino interessano il Pilota, cioè una descrizione delle particolari circostanze della navigazione, della ricognizione delle coste e dei capi che debbono avvistarsi, dell'ancoraggio e delle stazioni nei differenti luoghi, e quanto riguarda il giudizio d'una conveniente posizione all'ancora.

Durante la Stazione del Porto gli Alunni s'esercitarono nella rettifica degli scandagli, dei rilevamenti che fissano il migliore e più opportuno punto d'ancoraggio, e le providenze necessarie ad usarsi nei casi d'approdo o di partenza. Spero che questo giornale abbia soddisfatto lo scopo e sia meritevole come il primo della soddisfazione di coloro che dovranno pronunziare il giudizio. E in ultimo un dovere che adempio

con piacevole sollecitudine quello di sommetterle Signor Generale, che questi Giovani i quali contavano già delle altre campagne alcune eseguite coi bastimenti mercantili, ed altre coi legni da guerra particolarmente quelli che furono destinati con la Squadra al viaggio di Rio Janeiro, hanno in quest'ultimo periodo di navigazione completata la loro istruzione e dato prova d'una saggia condotta, in modo che debbo con tutta fiducia raccomandarli come meritevoli del grado di Pilota; in conseguenza mi onoro sommetterle più distintamente il loro rapporto di abilità e condotta non che il profitto durante il corso intero della Campagna.

V'era un'ultima classe a reclamare le mie cure, e questa che componevasi dai 20 grumetti dovev'anche esse usufruire dei vantaggi dell'istruzione. Ebbi in questa circostanza principalmente a cuore col loro profitto la condotta, né mancai dare le più energiche disposizioni ai bassi Ufficiali incaricati, gli ordini i più chiari perché niun disguido fosse per comprometterla menomamente; quindi disposi a poppa nella batteria un luogo per alloggiarli nella notte sotto l'immediata sorveglianza dei loro incaricati; così feci stabilire isolatamente la loro rancia, così li distribuì nelle guardie, e così finalmente feci accompagnarli quando nei giorni che stimavo regolare scendevano a terra anch'essi per girare gli arsenali, ed ordinai che gli si facesse prendere particolare cognizione del modo come erano attrezzate le varie specie di navi mercantili e da guerra. Nel tempo di vela oltre all'esercizio d'arriva, del passaggio e della nomenclatura delle manovre, dei differenti gruppi, erano destinate le ore d'applicazione per istruirli nel leggere, nello scrivere, principi d'aritmetica, e conoscenza della bussola, incarico che commisi agli Alunni tenuti a rapportarmi del loro profitto. Durante il giorno davasi dal Cappellano l'istruzione morale, e quindi quella del cannone. Questo sistema d'istruzione si estese ancora sulle altre classi dell'Equipaggio; le maestranze, i gabbieri, ed i marinai più intelligenti diretti dai bassi Ufficiali furono a girare gli Arsenali ognuno per la sua parte; a quest'ultimi raccomandai far osservare il modo di guarnire i bastimenti relativamente alla natura delle navigazioni e dei mari cui erano destinati, e nei luoghi dove il commercio affluiva così grandemente v'era campo da rimarcare distintamente questi differenti modi d'armamento. Destinai ancora che i cannonieri coi loro sott'Ufficiali visitassero i parchi d'Artiglieria, gli Arsenali dov'erano organizzate le batterie per i differenti usi, poiché s'ebbero sempre tutte le facilitazioni per osservare quanto poteva esser conveniente all'istruzione. Dimodoché Signor Generale per tutte le classi ha fruttato grandemente questa campagna, ed a questa deve ognuno l'averle acquistate ed estese le proprie cognizioni. Tutti i miei mezzi furono esauriti pel conseguimento di questo scopo, e spero che questo caldo interesse non abbia rimasta niuna via intentata per soddisfare pienamente ai voleri del Re Nostro Signore, i quali tenni incessantemente presenti nella mente e nel cuore.

Adempita la prima parte di questo rapporto vengo a farlo egualmente per la seconda non meno importante, onde lei Signor Generale rilevi con la massima chiarezza possibile

tutte le particolarità della navigazione, quali sieno state le decisioni da me prese per procedere senza inconvenienza nel viaggio, e come abbia tutelato gl' Interessi del Real Governo negli acquisti che fui tenuto a fare per le occorrenze della Fregata, cominciando dai più importanti quelli cioè concernenti l'approvvigionamento dei viveri; e poiché nelle mie istruzioni era ordinato che le somme necessarie a soddisfarne l'importo fossero tratte con cambiali successivamente, ed a misura che se ne presentava il bisogno, così ho trovato anche indispensabile esporle come le mie sollecitudini su tal rapporto fossero riuscite ad ottenere quei vantaggi che reclamava il Regio Erario, ed ai quali fu rivolta incessantemente la mia attenzione.

Importava egualmente vegliare con la maggior cura possibile alle prescrizioni sanitarie, perché si fossero combattute con un prudente sistema igienico le cause che potevano alterare la salute dell' Equipaggio, che S. M. il Re (N. S.) nel partire più volte si benignò raccomandarmi particolarmente, e che fu perciò oggetto di mia particolare attenzione; e perciò stimo necessario sommetterle quando occorrerà proficuo, quello che fu da me disposto per assicurare questo grave incarico, le cui conseguenze non sarebbero state di lieve momento per le lunghe traversate, che dovettero farsi in climi dai nostri molto diversi, e bruscamente cambiati pel rapido passaggio dall'una zona all'altra; finalmente le terrò proposito dell'ospitale accoglienza incontrata nei luoghi dove si mostrò per la prima volta questo nostro legno da guerra, e questi lusinghevoli tratti di distinzione e di cortesia ricevuti, torneranno sempre di maggior lustro ed onore alla Bandiera dell'Augusto Nostro Sovrano; e perché fossero in miglior modo coordinate le idee, troverà in seguito ripartiti in vari articoli i diversi oggetti che abbracciano nel generale il sunto del mio rapporto.

Nel difficile incarico affidatomi pesava grave responsabilità, e tutte le mie cure, il vivo mio desiderio d'assicurarne il successo non erano sufficienti Signor Generale quante volte fossero state scompagnate da un grande aiuto di mezzi e da una assistenza assidua, che secondo le mie intenzioni fosse concorsa a questo fine. La scelta di questi mezzi fu felicissima, e quando S. M. il Re (N. S.) si degnò clementemente destinarli per Ufficiale di Dettaglio della Fregata il benemerito e distinto Tenente di Vascello Signor D. Salvatore Presti, in questo tratto sovrano venne ad assicurarmi la migliore e la più valevole assistenza. Quest' Ufficiale che aveva date lunghe prove di zelo, che con tanto successo aveva disimpegnato sempre i suoi incarichi, ciò che gli valse la lusinghevole opinione che già da gran tempo gli merita il Comando, in questa occasione spiegò una premura ed un interesse degno delle maggiori lodi per concorrere nel felice risultamento della Campagna. Né Signor Generale le parlerò della sua condotta integerrima e della più perfetta morale, poiché tal merito è troppo noto per rinnovarne in questa occasione l'elogio, raccomanderò solo col più vivo interesse alla sua valevole cooperazione umiliare alla Clemenza Sovrana i meriti di questa perseverante assistenza in tutti i momenti, e la sua particolare cooperazione per procurare sulla economia del Materiale, su quella

degli acquisti, e su quant'altro concerne questo ramo quel vantaggio pel Regio Erario che somma ad una cifra non di lieve momento. Quest'Ufficiale che concorse col più grande interesse a secondare le mie premure, fu sempre il mezzo più energico e più efficace che mi avesse avuto per contribuire al bene del servizio ed alla piena riuscita della missione. Son persuaso che il merito di questi servizi umiliati alla Clemenza Sovrana pel valevole suo patrocinio Signor Generale, gli meriteranno quella considerazione che la più viva lusinga mi lascia sperare. Non posso dar termine a questo articolo senza nuovamente ripeterli i più alti elogi dei miei Uffiziali che raccomando alla Clemenza Sovrana con eguale interesse, avendo essi concorso con le più zelanti premure ad assistermi, né poca riconoscenza debbo a questi servizi efficacissimi i quali tornarono di modello e di sprone a tutte le Classi dell'Equipaggio, e la loro condotta esemplare degna di sincere lodi ispirò a tutti la brama di rendersi utili al Real Servizio e fu sempre per loro la molle che seppe acquistargli la stima e la considerazione dei loro Superiori; mi permetta però distinguere in questa occasione gli Alfieri di Vascello Signor D. Eugenio Rodriguez e D. Nicola Piscicelli, per i loro distinti talenti e per quei meriti che gli assicurano a buon dritto la più lusinghevole opinione, ed anche perché in quest'occasione si cooperarono valevolmente al vantaggio dei giovani tenendoli sempre proposito di cose che più consolidavano la loro istruzione; l'utilità che ripeto dai loro servizi merita che li raccomandi con le maggiori premure alla Considerazione Sovrana come meritevoli del grado che la loro anzianità ed i loro requisiti possono ottenergli dalla Sovrana Clemenza. Questo primo che fu lungamente travagliato da un'oftalmia accagionatagli da un colpo di vento nelle acque della Plata, e le cui conseguenze non sono ancora del tutto riparate, ha nel tempo che la sua malattia glielo ha permesso riuniti gli elementi di un travaglio speciale sulle coste del Brasile, che offrirà la guida migliore e più esatta per la navigazione di tutto quel litorale, accompagnandola con le rispettive piante dei porti, delle baie, e degli altri ancoraggi. Ho ragione da credere che questo lavoro tornerà utilissimo poiché è dai migliori autori, dalle moderne rettifiche che egli ha tolto le notizie più esatte, sulle quali ha stabilito il suo travaglio. Egli ha trattato contemporaneamente della corrente del Golfo Stream che tanto essenzialmente influisce sull'atterraggio degli Stati Uniti, e quale sia il modo da tenere con più vantaggio le burrasche che più frequentemente occorrono in questo tratto di Oceano, ciò che ha benanche rilevato dai diversi autori che trattano questa materia, ed i tutto accompagnato dal Giornale Termometrico della Fregata quando fu sotto l'azione di questa corrente; mi lusingo che egli sia preso in caso da mandare a compimento questo lavoro che gli meriterà maggior considerazione nella Clemenza Sovrana. E nel concludere Signor Generale io non saprei abbastanza dirle del modo come sono pienamente contento di tutti in generale, e voglio augurarmi che nell'accordare tutto il merito a queste dovute lodi, i miei Uffiziali potessero lusingarsi di ottenere pel suo mezzo i contrassegni della piena soddisfazione dell'Augusto Nostro Sovrano alla quale sono stati costantemente rivolti i loro voti.

[testo integrale]

Allorquando la sera del 19 Agosto 1844 lascia le isole del Golfo di Napoli, diressi a riconoscere il Capo Carbonara, ed il favore dei venti secondando la rotta, mi condusse senza novità di rilievo ed ancorare il 27 Agosto alle 9 della sera nella Baia di Gibilterra, il primo degli ancoraggi disegnato dalle mie istruzioni, e che presentavasi opportuno per mettermi al completo dei viveri ed imbarcarne per taluni articoli anche quota maggiore in vista dei prezzi altissimi che avrei trovato a Rio Janeiro. La Baia s'offriva parimenti utile come oggetto d'istruzione ai giovani per le sue speciali fortificazioni, e per quanto a tal riguardo osservasi di veramente rimarchevole; mentre adunque si progrediva in tali cose, disponevo che si fortificasse nel miglior modo il padiglione col sussidio di sarti e false, con un contro straglio al trinchetto, dei paterassi d'aiuto agli alberi di gabbia, ed una solida briglia di rinforzo al buompreso, mezzi tutti che mi tornarono di somma utilità pel prosieguo del viaggio. La notte del 7 Settembre le mie operazioni erano terminate, cosicché profittando del primo levante diressi a sboccare lo stretto dirigendo ad elevarmi sulla costa d'Affrica, per quindi far rotta per l'Isola di Teneriffa; i venti scarsi e contrari mi tennero qualche giorno sulle alture del Capo Trafalgar, ed ero abbastanza largo dalla costa d'Affrica, quando potei far rotta per Teneriffa. Le dense nebbie che incontrai in queste latitudini non mi permisero scoprire il picco di Teyda a gran distanza, ed ero a 60 miglia da Teneriffa quando lo riconobbi e fui in vista della Grande Canaria; avevo preventivamente acquistato a Gibilterra una carta in grande scala del passaggio delle Isole in generale e qualche altra ancora che avrebbe potuto occorrermi nel prosieguo della navigazione, cosicché diressi sulla punta Naga e costeggiando a breve distanza l'isola, alle 9 ½ A.M. del 14 Settembre ancorai sulla rada di Santa Crux, nella quale non mi tenni lungamente indeciso in vista della sua natura esposta all'influsso dei venti alisei che già cominciano a decidersi su questi paralleli e che la rendono malsicura; affrettai dunque le rettifiche dei Cronometri e quanto convenne praticarsi per la istruzione delle Guardiamarina, ed alle 3 P. M. del giorno 16 vedendo aumentare l'intensità delle brise e l'aria facendosi minacciosa, feci vela, e pel canale tra la Grande Canaria e l'Isola di Teneriffa, passaggio perfettamente libero abbenché influenzato dalle forti correnti che agiscono nella direzione di Tramontana e Maestro a Mezzogiorno e Scirocco, feci rotta pel Sud. La notte era perfettamente nel dominio degli Alisei boreali, e rimanevami solamente decidere della rotta che dovevo seguire dopo il passaggio del tropico per attaccare o nuovamente le coste d'Affrica e riconoscere il Capo Bianco, per quindi tra il Banco di Porguef ed il capo Verde guadagnare il meridiano dell'Isola Anno Bon nel fondo del Golfo della Guinea, e guadagnata questa longitudine cogli Alisei Australi dirigermi

sopra S.ta Elena, o invece risolvermi a riconoscere l' Isola S. Antonio la più occidentale del gruppo delle Isole del Capo Verde, e tagliando l' Equatore pel 24° di Longitudine Ovest Greenwich, visitare dapprima le coste dell' America del Sud; questa seconda rotta sembrava della prima più conveniente per non luttare lungamente cogli Alisei boreali ed impegnarmi sulla costa, dove forse la navigazione contrariata avrebbe potuto farmi sentire un difetto di viveri riflettendo che alla traversata che poi da S.ta Elena rimanevami ad eseguire, dimodoché senza indugio mi decisi per la seconda rotta, riserbandomi al ritorno dal Rio della Plata visitare S.ta Elena, tanto più che così non avrei perduto il vantaggio trovandomi tanto all' Est profittare pienamente del favore degli alisei boreali venendo a riconoscere le coste degli Stati Uniti. Il tempo favorì pienamente questi miei desideri; il 19 tagliai il tropico in longitudine 23°. 45'. 44" Ovest Greenwich e continuando al Sud, il 22 Settembre ebbi in vista l' isola S. Antonio per SSE alla distanza di 30 miglia, e fu la prima conferma che ebbi del buon andamento delle nostre mostre dopo una lunga traversata. In questa latitudini già di molto inoltrate cominciammo a provare i primi forti calori, e mi fu di grande risorsa per l'equipaggio l'uso della carne fresca, avendo acquistato a Santa Croce di Teneriffa due ottime vacche che mi fornirono quattro distribuzioni che ripartì nel modo più conveniente, ed un maggior numero ne avrei acquistato laddove avessi potuto liberamente disporre dell'acqua necessaria alla loro nutrizione, poiché in quanto al costo m'era riuscito parreggiarlo con quello dell'ordinaria razione di grassio. Fu sotto l'azione di questa forte temperatura che consultai la facoltà sanitaria perché mi avesse suggerito tutti quei mezzi atti a preservare l'Equipaggio dalle conseguenze dell'eccessivo calore, e posi in pratica scrupolosamente quanto mi dissero e quanto rilevai dalle passate istruzioni date dal Governo ai legni della Squadra spediti in Brasile; disposi quindi oltre a tutte le misure di proprietà individuali tanto raccomandate, l'uso continuo delle trombe per la libera circolazione dell'aria nei diversi ponti, quella delle tende tanto nel corso del giorno per sottrarre gl'individui dall'ardenza dei raggi solari, quanto durante la notte per garantirli dalla copiosa umidità che succedeva ai forti calori, e compatibilmente alle circostanze della navigazione feci risparmiare all'Equipaggio i travagli laboriosi e continui; con questo sistema procedemmo nella regione delle piogge, e malgrado le calme noiose, il benessere dell'equipaggio fu pienamente assicurato; in questa regione incontrai una nave Russa il Rapido, partita d'Amburgo da 38 giorni e diretta per Batavia la quale chiesemi di rettificare i suoi cronometri che fui sollecito permettergli, e corretto che ebbe la longitudine verso le 4 $\frac{3}{4}$ si separò da noi per proseguire il suo viaggio. Il caldo addivenne più intenso verso il 2° di Latitudine Nord e fu allora che feci somministrare nelle ore del mattino la tisana d'orgio adulcherata accompagnandola con una bevanda acidula nel corso del giorno, aggiungendo a queste medele l'uso del Cagno dato a norma delle regole prescritte dalle istruzioni sanitarie ed in dettaglio; e debbo in vero a queste prescrizioni i più lodevoli risultamenti, poiché

nessun individuo dell'Equipaggio risentì gli effetti di questa temperatura, né alcuna malattia propria del clima si sviluppò in questo tratto d'Oceano: in aggiunta di tutto ciò debbo in ultimo commendare moltissimo la modifica adottata nella vittitazione dell'Equipaggio in queste latitudini, allontanando possibilmente i cibi falsi e di travagliata digestione, com'anche i legumi che sostituiti dalle paste e dal riso alternativamente, sono molto più indicate per una sana nutrizione. E perché lei Signor Generale più diffusamente giudicare di queste circostanze, stimi conveniente presentarle un cenno sulle modifiche della vittitazione per l'equipaggio, dalle quali ripeto il più lusinghevole successo redatto dal mio Primo Chirurgo Signor D. Angelo Salvadores che vegliò costantemente all'igiene degl'Individui in generale, ed al quale debbo i più alti elogi per l'assistenza e le cure prodigate nel corso della Campagna. Oltrepasato che ebbi il 2° di Latitudine Nord lasciandomi i variabili e le calme, incontrai gli Alisei dell'emisfero australe che avrei dovuto prendere verso il 4° Nord per la stagione in cui era; ad ogni modo questa contrarietà non ritardò di molto la mia traversata, poiché tagliai la Linea Equinoziale il 17 Ottobre nel 24° di longitudine Ovest Greenwich, avendo regolato nella zona dei variabili le mie bordate a conservarmi all'Est di questo limite per modificare gli effetti della corrente Equatoriale che dal 3° di Latitudine Sud comincia ad avvertirsi potentemente menando le acque con costante velocità all'Ovest, velocità che nelle vicinanze del Continente massimo del Capo S. Rocco, giunge in qualche caso ad essere di 47 miglia in 24 ore, ed anche per ricevere con più vantaggio le prime brise dell'Emisfero Australe che sogliono piegare di molto al Sud. Tagliata la linea regolai la mia rotta per atterrare sul Capo S. Agostino ch'è prescritto riconoscere in preferenza della punta d'Olinda nell'epoca del Monsone del Sud; avrei invece diretto a riconoscere l'Isola Fernando Noronha e fu quel parallelo proseguire la navigazione fino al Rio dell'Amazone, quante volte l'idrografia di questo tratto del Golfo del Messico fosse stata sufficientemente esplorata, e se i bastimenti del mio tirante d'acqua avessero potuto finalmente superare le immense difficoltà che s'incontrano su questa costa formata intieramente da dune di sabbie, circonscritte da frangenti, e dove in molti punti del litorale a 4 miglia da terra si hanno appena 20 piedi d'acqua; difatti l'esplorazione dell'Ammiraglio Barone Roussin sulle coste a tramontana del Brasile s'arrestò all'isola Maranhao ed all'ancoraggio di S. Luigi nella Baia di S. Marios e per questo tratto le sue descrizioni già provano evidentemente i grandi ostacoli che insorgano per la navigazione di un legno di grande portata tenuto a provvedersi d'un pratico locale, e stabilire come punti di ricognizione essenziali per correggere le longitudini ed atterrare sulla costa quello dei frangenti di S. Anna, e quindi Coroa Grande. Dalla Baia di S. Marco in poi sino al Parà non esiste alcuna ricognizione esatta delle dune che continuano a formare il resto del litorale meno talune notizie che si rilevano dall'Istruzione del Signor Kerhallet Tenente di Vascello della Marina Francese inserite negli annali marittimi parte non ufficiale volume II anno 1841, il quale in questa circostanza

afferma che pochi sono i bastimenti che frequentano le foci dell'Amazone e che questa vasta estensione quasi ignota idrograficamente presenta un gran numero d'Isole e di banchi che rendono la navigazione pericolosissima; le correnti acquistano benanche in questi paraggi una velocità considerevole, e di più nelle vicinanze delle nuove e piene lune si va d'incontro al fenomeno conosciuto sotto il nome di Pororoca pericolosissimo in queste fasi. Questi paraggi son frequentati semplicemente dai legni di cabotaggio che si dirigono all'Isola di Caviana ovvero alla città di Chaves per levarvi dei carichi di bestiame nella stagione opportuna. Essi rimontano raramente a Marapa e soprattutto alla bocca di tramontana dell'Amazone; infine non vi sono che pochissimi dati su questa parte del Brasile, e difatti non ho trovato nessun piano speciale sull'idrografia di questa costa; ho in seguito conosciuto con somma soddisfazione che il Governo Francese sia stato sollecito appianare questo vuoto sull'idrografia del Golfo del Messico, ordinandovi una missione speciale che quanto prima pubblicherà pel bene della navigazione i risultamenti di questo travaglio concernente la riviera dell'Amazone. Obbligato adunque di rinunziare questa idea, feci rotta come ho antecedentemente detto sul Capo S. Agostino che ebbi in vista verso le 6 A.M. del 23 come esattamente disegnava la mia longitudine; riconosciuto il capo non tardai a scoprire le folte linee di cocchi che costeggiano il lido, la Collina d'Olinda, e finalmente gli edifici della Città, e valendomi opportunamente d'un piano della rada tracciato sopra una carta a grande scala delle coste dell'America del Sud che ebbi in Napoli, costeggiai a 3 miglia i banchi del capo S. Agostino dove in taluni punti la profondità è di soli 4 piedi coll'alta marea, evitai il banco Inglese ed ancorai alle 9 A.M. sulla rada di Pernambuco. Non doveti durare gran fatica a riconoscere l'inconvenienza di questa stazione mal-sicura poiché esposta all'azione dei venti generali che apportano violentissime ondate ingenerate bai bassi fondi sparsi sulla rada, l'incomoda vicinanza del Rescife che costituisce il porto esterno a ricovero di piccoli bastimenti accresce le difficoltà imbarazzando nel rinculo un legno che fosse costretto farvela coi venti dalla traversia, persuaso quindi della necessità d'usare tutte quelle precauzioni consigliate dal Roussin per rimanere qualche tempo all'ancora in questa rada, mi tenni cauto e profittando del tempo spedì sollecitamente le Guardiamarina e le altre Classi per visitare quanto v'era di rimarchevole e d'interessante nella città; feci rettificare nel miglior modo i scandagli della rada e qualche rilevamento, e mi sarei in questo frattempo provveduto d'acqua la quale si commercia con delle barche a vela che la trasportano da Olinda, se il costo non fosse stato a mia sorpresa di 4 colonnati la tonnellata. Nel secondo giorno della mia stazione i venti dall'Est ripresero con maggiore intensità, ed il mare che scese grosso dar largo travagliando la Fregata bruscamente sugli ormeggi, mi fe decidere dare alla vela pria che le cattive apparenze dell'aria si fossero realizzate on un fortunale dall'ENE; la notte forzai di vele per elevarmi sulla costa, e l'indomani mi riuscì girando di fatto i venti nell'ENE far rotta al Sud; il tempo si conservò favorevole fino sul

parallelo a mezzogiorno degli Ahrhos dai quali passai circa 130 miglia per conservarmi sui fondi più regolari ed evitare i colpi di vento propri di questi luoghi; non ostante questa precauzione fui colpito dalle burrasche che prendono il nome di burrasche bianche dalla natura del piede che le forma all'orizzonte, e questa contrarietà mi giovò moltissimo per l'istruzione dei giovani, poiché i venti burrascosi e variabili si decisero fortunali sul parallelo del Capo Frio, e costretto a tenerli più giorni alla cappa essi ebbero camp da veder porre in pratica tutte quelle precauzioni consigliate dall'esperienza; circostanza che mi valse ancora a convincermi delle migliori qualità che la Fregata aveva acquistate colla nuova disposizione del piano di stiva e coll'aumento dei pesi, e malgrado i colpi di mare violentissimi che imbarcavansi qualche volta da sottovento la Fregata si rimetteva dolcemente, ed i suoi rolli non travagliarono affatto l'alberatura, cosicché nessuna avaria accadde in questo tempo. Verso il 3 di Novembre sul tramonto del Sole i venti cedettero alquanto e piegati all'Est potei far rotta per Rio Janeiro ed avere in vista alle 5 P. M. del 6 l'Isola Raza e la costa a mezzogiorno della Baia di Rio, però non prima del tramonto potei lasciare un'ancora nella rada esterna contrariato dalla marea e dalla brisa di terra che levandosi qualch'ora prima non mi permise guadagnare la rada che l'indomani al primo vento dal largo, e così ancorai d'incontro alla Città di Rio Janeiro. Le prime mie cure dopo l'arrivo si rivolsero a disporre sollecitamente il rimpiazzo dei viveri, le riparazioni che occorrevano alla Fregata, ed in questo mentre le Guardiamarina profittando del tempo poterono occuparsi della rettifica dei cronometri fissando le Longitudini di Forte Villegagn e rilevando il piano dell'ancoraggio, acquistar cognizione della Baia e visitare quanto v'era d'importante per la loro istruzione. La confezione del biscotto fu uno degli articoli d'approvvigionamento che mio malgrado dovè protrarre di molti giorni la mia stazione, né poca fatica dovetti durare per superare gli ostacoli che presentava la scarsezza di gente capace da ben confezionarlo, d'altronde era il momento che io dovevo ingegnarmi in ogni modo imbarcare almeno 5 mesi di viveri, considerando il tempo che avrei dovuto impiegare fino a Buenos-Ayres, quindi a S. Elena e da quest'Isola agli Stati Uniti; in conseguenza pensai provvisoriamente valermi del locale delle vele che feci adattare in corridoio riponendovi del pane, occupai ancora una porzione della stiva, infine cercai riuscire a stivare la quantità di viveri che era indispensabile imbarcare; del modo come procedettero le operazioni dell'acquisto e tutto altro che concerne il ramo amministrativo, le darò in appresso un più preciso ragguaglio; intanto con la maestranza del bordo ritoccai in molti punti il calafataggio che aveva sofferto, senza ingolfarmi in una spesa maggiore e prendere delle maestranze di aiuto; l'economia restringeva sempre le mie idee nel margine del puro necessario, e questa norma guidò sempre tutte le mie operazioni. Spedì inoltre nell'Arsenale dove mi si destinò un locale in seguito di mia domanda le vele di servizio, le quali feci sferire ed accomodare, lusingandomi proseguire con questo gioco già abbastanza usato almeno la navigazio-

ne fino al ritorno nell' Emisfero boreale. Mentre procedevano le riparazioni della Fregata, le Guardiamarina e l'intero Equipaggio giovandosi dello zelo veramente apostolico dei P. P. Cappucini in missione al Brasile, adempivano ai sacri doveri di religione con un'interesse che mi lasciò per l'avvenire le più salde pruove della loro morale, e se la delicatezza di tale argomento non mi prescriveva un margine nel trattarlo, le ripeterei Signor Generale quei tratti di Cristiana pietà che tanto efficacemente contribuirono alla buona condotta di tutti gl' Individui della Fregata, che presenta sotto questo rapporto, mi sia permesso il dirlo, un'esemplare eccezione: finisco adunque col dirle che ripeto moltissimo da queste pratiche religiose, che in tempo ed in circostanze opportune tutte le Classi del mio Equipaggio adempirono di propria volontà gli elogi che tutti meritano a questo riguardo, e mi conceda intanto Signor Generale rendere alle premure, all'assistenza del nostro Cappellano i giusti encomi, poiché egli non mancò mai nelle serotiche riunioni nei giorni solenni ispirare a tutti quei sentimenti di religiosa pietà che furono di guida e di sprone ad una irrimediabile condotta. Non mancai neanche in considerazione dei servizi prestati dai P. P. Cappucini, e dei loro estremi bisogni disporre una piccola largizione di 12 docati che gli feci passare pel mezzo del Cappellano e del Tenente di Vascello Signor D. Giuseppe Marselli.

Quando fui pronto di tutto terminato il rimpiazzo dell'acqua, imbarcati quasi intieramente i viveri, che insomma poc'altro rimanevami ad aspettare per riprendere il mare, feci acquistare neanche una carta del Barral sull'idrografia della Plata uno dei migliori lavori che siavi in questo momento; e malgrado le difficoltà che mi fecero osservare tanto per lo stato politico, quanto per la gran difficoltà della navigazione nel Rio della Plata per legni della mia portata, pure presi tutte le misure per progredire senza compromissione e tenermi a quanto prescrivevano le mie istruzioni. Le circostanze politiche della Plata avevano interrotto ogni commercio, e mi facevano avvertire con pena la mancanza di un Pratico locale di assoluta necessità in quella navigazione per la posizione variante dei banchi che stabiliscono il margine del canale navigabile; ad ogni modo mi decisi prendere sopraluogo quella risoluzione che più sarebbe stata conveniente.

La sera del 12 Dicembre mentre aspettavo ultimare l'imbarco del pane per dare alla vela furono mancanti all'appello i tre Marinari Giuseppe Salvatore (marinari di pianta di 2° classe), Gaspare Esposito e Francesco Illiano (marinari di pianta di 3° classe). Il sospetto d'una diserzione che disgraziatamente s'avverò, mi fe sollecito senza porre tempo in mezzo a spedire a terra un' Ufficiale onde prevenire il Console perché dandone avviso alle autorità di pulizia, si fossero fatte prontamente le più accurate ricerche, e spedì ancora dal bordo una ronda di Sott' Uffiziali pel medesimo oggetto; l'indomani di buon'ora interessai parimenti l'autorevole cooperazione del nostro Incaricato d'Affari; ma ogni lusinga fu vana, poiché nessun indizio s'ebbe di questi sconsigliati che forse la sera stessa della loro mancanza dovettero imbarcarsi e partire. Non trascurai provvedere a consiglio della facoltà sanitaria ai mezzi che dovevano supplire le tavolette di brodo imbarcate

in Napoli che furono trovate guaste e corrotte e rimpiazzare i ristori già consumati; in questa occasione mi risolsi ancora per la grave malattia sofferta dal Cannoniere della 7° Compagnia Costanzo Mellino le cui conseguenze gli minacciavano continuamente la vita, spedirlo all'Ospedale della Misericordia, lasciando alle cure del Console l'incarico di procurargli un imbarco quando ristabilito dalla grave malattia avesse dovuto far ritorno nel Generale Dipartimento. Allorché furono terminate le operazioni relative agli acquisti, le cambiali tratte e le contabilità regolarizzate, nelle prime ore del 26 Dicembre lascia la baia e tra il passaggio dell'Isola Raza e della Rotonda diressi ad elevarmi sulla costa per quindi proseguire al Sud. A misura che guadagnai il largo le brise si decisero più al Nord finché stabilite al NNE, conservandomi a ragionevole distanza dalla costa, favorirono la mia navigazione sino al capo di S.ta Marta Grande presso la Lagos dos Patos, dove da moderate che erano addivennero da mano a mano più intense e nella notte del 30 Dicembre il mare immensamente cresciuto e le burrasche acquistando un carattere fortunale mi obbligarono conservare le sole due gabbie con tre terzaroli chiusi ed il trinchetto, con questa velatura la Fregata filava circa 10 nodi l'ora; l'indomani il tempo dal burrascoso passò al fortunale dal NNE e le ondate crebbero tanto veementi che circa le 11 ½ mi risolsi chiudere il parrochetto: l'operazione era quasi al suo termine quando il parrochettiere Pietro Corigliano dando un giarro falso d'aiuto, in un brusco rollio della Fregata alla metà del pennone di parrochetto alla dritta fu sbalzato in mare; immediatamente chiudendo il trinchetto posi a collo e la Fregata s'arrestò: fu quello un momento le assicuro che il desiderio di salvare questo esperto gabbiero luttò un'istante col rischio del soccorso, ad ogni modo il vedere l'uomo a poca distanza dal bordo luttando intrepidamente, mi decisi mettere una lancia in mare che fu subito equipaggiata dai migliori e più bravi Individui che senz'altro riflettere si slanciarono con un coraggio degno veramente di encomio a salvare il naufrago; in quest'intervallo che l'ordine ed il silenzio fu perfettamente serbato, virando in poppa cercai presentarmi più convenientemente a riprendere l'imbarcazione da sottovento dopo aver dato tutte le disposizioni necessarie per la circostanza. L'esito di quest'operazione fu miracoloso, l'uomo fu salvo, la lancia fu rialzata, la Fregata riprese la sua rotta senza che avessi a noverare il menomi danno: questo esempio di ardire in coloro che tutto bravando corsero ansiosi a salvare il loro compagno, merita particolare considerazione, ed io giudice di quella circostanza sento il dovere di reclamare per essi un giusto compenso: la fiducia che tal servizi saranno meritatamente considerati mi fa trascrivere nuovamente i nomi di coloro che disimpegnarono così nobilmente il loro dovere

Caporale di 2° Classe Antonio Colasanto
Padrone della lancia Salvatore Nozzi
Marinari Giuseppe Masicile, Ferdinando Amato, Pasquale Starace, Domenico Acquaruolo, Leonardo Altamura, Giuseppe Di Chiara, Donato Salso
Cannoniere Domenico Penna

Il giorno che seguì quest'avvenimento abbenché il tempo fosse di molto ceduto pure l'aria non giungendo a sgombrarsi dalla densa nebbia mi privò d'assicurarmi della Longitudine, d'altronde la natura dell'atterraggio esigea realizzare la vera posizione per avvistare l'isola di Lobos e dare nel canale navigabile tra questa e l'altra di Flores; nella notte il tempo serenatosi alquanto, permise coll'osservazione di qualche stella fissa determinare la longitudine che di due ore in due ore controllava lo scandaglio del fondo, e la natura provvida pare che avesse supplito alle difficoltà che presenta questo tratto inospitale coll'assegnare una differenza tanto marcata nella specie del fondo da valere in mancanza di altri mezzi migliori come di guida per riconoscere il tratto navigabile dove non s'incontra che un fondo del tutto fangoso, a differenza degli altri punti nei quali più o meno predominano le sabbie ed i frantumi di conchiglie e madrepora: questa breve incertezza tornò utile ai giovani per dimostrar loro le risorse di taluni calcoli astronomici il più delle volte creduti di puro lusso e non di assoluta necessità; finalmente l'indomani rettificata la nostra posizione ponendo mente alle correnti che potenti e variabili influiscono essenzialmente sulla rotta, diressi su di un rombo medio a riconoscere l'Isola di Lobos che non poté riuscirci avvistare poiché bassa ed arida interamente spogliata di vegetazione l'isola è formata d'aggregato di sabbie in modo che con tempo chiaro può appena scorgersi da 7 a 8 miglia dal largo.

Alle 11 A.M. del 8 Gennaio 1845 ebbi in vista due Schooners uno dei quali il più al vento ed a noi vicino chiamai con un colpo di cannone, così riconobbi essere una goletta da guerra Argentina che incrociava sulla costa, la quale avendomi offerto un pratico locale accettai volentieri e speditagli una lancia lo presi a bordo. Fui veramente soddisfatto in questa occasione veder corrispondere la mia posizione malgrado l'effetto delle correnti con quella che il pilota m'indicò di Lobos: e non ostante la notte inoltrata diedi nel canale e sforzando di vele per l'aria minacciosa, coll'aiuto dello scandaglio pervenni alle 11 della notte a vista del faro a luce fissa dell'Isola Flores che convenne costeggiare dalla parte di mezzogiorno e lasciarvi un'ancora, aspettando l'indomani per dirigere verso ponente dove cominciava a maggiormente complicarsi la navigazione del Rio della Plata. In questo stato di cose consultai il Pilota sulle difficoltà della navigazione a Buenos-Ayres, ed egli mi mostrò non solo il grave rischio per la mia pescagione nell'attraversare i banchi d'Ortis nella stagione che sono più frequenti i Pampeiros, quanto l'impossibilità di rimontare il fiume sino a Buenos-Ayres dal quale sarei rimasto a molte miglia di distanza, se non fossi stato invece obbligato prendere la rada di Barracan; d'altronde la scarsezza del fondo e la distanza in cui avrei dovuto rimanere avrebbe reso rischiose le comunicazioni con la terra, né avrei potuto utilizzare in verun modo una stazione che sarebbe costata tante difficoltà; il parere del pratico accordavasi colle istruzioni del Barral e colle indicazioni della carta che avevo sott'occhio, cosicché pensai invece dirigere all'ancoraggio di Montevideo, risoluzione della quale ebbi a lodarmi moltissimo quando dopo che fui a render visita all'Ammiraglio Lainé Comandante

le forze navali Francesi nella Stazione della Plata, questi mi disse dell'impossibilità che avrei avuto a rimontare il fiume fino a Buenos-Ayres, e che quando anche avessi sbarcato buona porzione di pesi non avrei potuto avvicinare la città a più di 12 miglia. Verso l'alba del mattino seguente posi in vela, e dopo poch'ore lasciato Flores ancorai a circa 3 miglia dalla Città d'accanto ai legni Esteri di stazione. Trovai all'ancora la Flotta Argentina comandata dall'Ammiraglio Brown e forte di due brigantini e due schooner, due Fregate Francesi una delle quali l'Africaine di 60 cannoni era montata dal Retro Ammiraglio Lainé, ed un brick della stessa nazione; una Fregata, una Corvetta ed un Vapore Inglese; due Corvette e due brigantini Brasiliani; una Corvetta Genovese, una Portoghese ed una Americana, che erano per garantire il traffico dei rispettivi legni da Commercio, in forza degli Articoli pronunciati nella decisione del blocco. Adempito ch'ebbi ai saluti di convenienza tanto per l'Ammiraglio francese, quanto per quello Argentino, spedi a terra una lancia, ed ebbi i primi ragguagli del blocco tenuto dai legni argentini, e dello stato d'Assedio in cui era stretta la città di Montevideo dalle truppe comandate dal Generale Oribe che occupava il campo del Bucco: le critiche circostanze del paese conseguenze dello stato di rivolta, la distanza cui fui costretto ancorarmi da terra per la scarsezza del fondo, le difficoltà di provvedermi di viveri, e la grande estensione del fiume non rendevano la stazione molto profittevole per l'istruzione delle Guardiamarina, cosicché pensai giovandomi del tempo permettere che tutti avessero preso nel miglior modo cognizione dell'ancoraggio, e quanto offriva di notevole la città, visitando quelle fortificazioni che la difendono; e durante queste escursioni ebbero campo da osservare le manovre del Brigantino Argentino Ammiraglio, che facendo vela per impedire la sortita dal porto di un legno nemico, s'impegno con le batterie di Montevideo e fu costretto dopo qualche bordata rinunziare alla sua idea e riprendere l'ancoraggio; intanto nel tempo che esaminava nel modo migliore la rada, scandagliandola in più punti procurai fornirmi d'acqua che fu necessario commettere ad uno dei legni a vela che vanno a cercarla a 60 miglia nell'interno del fiume, e ciò malgrado essa non è di natura sana, com'ebbi luogo di sperimentare nel tratto successivo. La mattina del 12 solennizzai la fausta ricorrenza del giorno Natalizio del Nostro Augusto Sovrano, ed ebbi in questa occasione la soddisfazione di vedere al saluto delle mie Artiglierie concorrere tutti i legni esteri che stazionavano in rada.

Terminate che furono tutte le mie operazioni all'alba del 15, le apparenze del tempo sembrandomi buone, lasciai la rada e mi diressi sull'Isola Flores per dare nel canale tra questa e quella di Lobos, ed evitando il banco Inglese prendere il largo dalla costa e proseguire il viaggio. Nel giorno i venti furono scarsi ed ebbi occasione da giudicare dell'effetto delle correnti violentissime in questo tratto del fiume, influenzate dal corso dell'alta e bassa marea, e dal margine dei banchi che circuiscono, cause tutte che rendono difficile l'assegnarle un corso regolare; ad ogni modo verso le ore della sera quando fui in franchia dell'Isola Flores, i venti più dalla terra mi obbligarono rinunziare a

mantenermi sul parallelo di Lobos, e dovetti stringere colle mure a sinistra per non impegnarmi col basso fondo che circuisce sino a 12 miglia al largo il Capo S.to Antonio: avevo avuta prima del tramonto una rivelazione di Maldonato, cosicché compresi la necessità di forzare di vele coi venti che m'atterravano sui banchi; nella notte la forza del tempo aumentò in modo che la Fregata obbligata a forzare di vele per guadagnare il largo, fu tormentata da un mare violento e continuo, e quelle brusche oscillazioni mi fecero temere in qualche momento d'un'avaria. Questo tratto di litorale è veramente d'una inospitalità rimarchevole, poiché i fondi regolari non s'incontrano che a 100 miglia dalla Costa; fortunatamente le precauzioni che avevo preso pe la mattina, corrisposero pienamente al bisogno, e niun'avaria venne in campo a costringermi a diminuire di vele; l'indomani ebbenché il vento continuasse dell'istessa intensità la mia posizione era di molto migliorata e potetti proporzonare al tempo un giusto sistema velico. In misura che guadagnai a levante, le brisce scemarono di forza e si decisero moderate al NNO, il mare però non ancora mi diede tregua e nella notte seguente che contava essere circa 150 miglia dal Capo S.ta Maria, un colpo di mare che ruppe di poppa mi lacerò la cappa del timone, e l'acqua che facevasi strada per le fessure entrava in notevole quantità; questa circostanza non di lieve momento per le particolari disposizioni del nostro timone mi fe dare tutta la premura possibile di disporre immediatamente la costruzione di due controcappe ad imbuto adattabili nella parte interna e fissate con un estremo alla barra, per impedire nel miglior modo l'entrata dell'acqua; feci ancora chiudere con un sistema di spesse tavole in senso verticale una parte del vuoto che in costruzione è stabilito pel gioco del timone, e contemporaneamente il nostro calafato aiutato da uno dei migliori gabbieri cercò dalla parte esterna rimediare nel miglior modo i punti lacerati della cappa, luttando con la violenza del mare che rese il travaglio lungo e penoso; del resto nella mia posizione non v'era altro espediente che rimediare pel momento ed aspettare la prima stazione all'ancora per ricambiare l'intera cappa, e quest'avaria che avrebbe potuto menare a serie conseguenze, fu un pensiero che mi travagliò lungo tutto il viaggio. Scorso qualche altro giorno quando non fui più in caso da risentire gli effetti della vicinanza del continente, i venti piegarono all'ONO con una forza moderata, il tempo si serenò e seguirono bellissimi giorni. La mia rotta era diretta a conservarmi sul parallelo dei 37 e 38° di latitudine Sud per profittare dei variabili e guadagnare una longitudine più orientale del meridiano di S.ta Elena, affinché nell'incontrare il musone fossi stato sicuro di guadagnare l'ancoraggio. In questo tratto d'Oceano quasi deserto dove appena novero l'incontro d'un baleniere verso il 36° di longitudine Ovest, ebbi a dolermi delle continue perdite del pollame; sia per ragione della temperatura, sia per effetto della nutrizione, sia per causa ignota gli ammalati furono in breve privati totalmente di questa risorsa, e fui invero contentissimo dell'acquisto delle scatole di carne e brodo deareate che egregiamente supplirono alla mancanza e fornirono costantemente la più sana

nutrizione; in seguito avemmo miglior cognizione di questo mezzo col quale si è evi-
viato alla distruzione di cui van soggetto quasi tutte le diverse specie di viveri nella
navigazione dei tropici e nelle lunghe traversate; difatti le perdite non si restrinsero
solamente al pollame, ma le paste s'acidirono, le farine si corrupero, ed infine Signor
Generale abbenché in un mio rapporto scritto da S.ta Elena avessi data una completa
descrizione dei danni cui furono soggetti gli Uffiziali, Guardiamarina e Piloti che do-
vettero a S.ta Elena provvedersi a prezzi del tutto strani per noi, pure in questa occa-
sione riassumendo in una tutte le circostanze del viaggio debbo compiere questa par-
te di dovere, ed interessare nel modo più efficace la sua cooperazione per mettere ai
piedi del Nostro Augusto Sovrano i danni risultati dalla natura del viaggio a carico
delle differenti classi del mio Equipaggio, perché la Clemenza del Re prendendo in
seria considerazione questi fatti, sia per largirgli il soccorso della Sovrana Clemenza;
io che fui testimone di queste perdite che non trovai espediente da ripararle, debbo
Signor Generale riposare pienamente nella certezza delle sue sollecitudini poiché so
quanto sia propensa al bene dei suoi subordinati. I lunghi giorni di mare, quella vita
uniforme, influivano essenzialmente ad abbattere il morale del mio equipaggio, e la
gente da gaia e verbosa addiveniva spesso trista e silenziosa, avevo da una parte op-
portunamente modificato il sistema di vittitazione e riparato a quanto riguardava lo
stato fisico, e i risultati erano i più soddisfacenti, dall'altra pensai necessario obbligar
gl'individui ad una certa distrazione per ravvivare il loro morale, e trovai utilissimo il
riunirli nei giorni festivi sul cassero permettendogli tutti quei giochi di ginnastica che
favorivano il mio progetto; negli altri giorni senza gravarli da una fatica penosa li te-
nevo distratti con gli esercizi del cannone o del fucile, e quando potevasi anche di
vele, così a poco a poco mi riuscì vederli pienamente indifferenti alla noia del viaggio
ed alle privazioni cui era forza assogettarsi. Le guardiamarina in questa traversata
ebbero tutto il campo possibile da esercitarsi nella pratica delle manovre e delle osser-
vazioni, le quale furono di tale accordo nei risultati che poté fidarsi per questo tratto
d'Oceano con sufficiente esattezza l'effetto della corrente equatoriale paragonando
successivamente le longitudini stimate con le calcolate. I variabili, malgrado avessi
elevato di qualche poco la rotta, m'accompagnarono fino al 8° di longitudine Ovest
Grenwich: calcolavo essere a circa 100 miglia dal Capo di Buona Speranza ed avevo in
verità desiderio di visitare quell'importante Baia che avrebbe resa più completa la
nostra escursione nel mare del Sud potendo giovarmene anche per provvedermi a più
buon conto di taluni articoli riguardando i viveri che avrei certamente trovato a for-
tissima ragione negli Stati Uniti: la distanza dal continente era abbastanza ridotta ed
in qualche altro giorno avrei potuto avere in vista le montagne della Tavola che circu-
iscono la falsa baia, però mentre mi decidevo per l'affermativa, nel fosso del Nostromo
avverti una vena d'acqua che nel primo momento non mi riuscì fisarne l'origine, ma
fortunatamente un colpo di mare avendo portato via il canale della serpe mostrò in

una delle tavole della cinta un chiodo interamente mancante, il cui vuoto era coperto da semplice pece; lo stato parimenti della cappa del timone mi distolsero da questo progetto e profittando del musone che avevo già nelle vele proseguì la mia rotta per S.ta Elena; in pochi giorni consumai il rimanente della latitudine che rimanevami pel parallelo dell'Isola, ed il 20 Febbraio 1845 fu il momento che calcolato l'effetto della corrente equatoriale sul deviazione della rotta, ebbi in vista l'Isola alle 6 del mattino seguente all'ora, alla distanza ed al rombo precisato dal calcolo: questa circostanza che aspettavo ansioso consolidò pienamente la speranza che le osservazioni delle Guardie-marina avessero raggiunta la più desiderabile perfezione e che l'andamento dei cronometri non ostante una temperatura così straordinaria erasi conservato equabile. Col vento da Scirocco attaccai l'estremo Nord dell'Isola, e costeggiandola ad una gomena di distanza a poche vele per le raffiche che scendono impetuose dalla sommità de monti, ancorai d'incontro la piccola Città di James-Town alla $\frac{1}{2}$ P. M. del 21 Febbraio. Questa rada di ricovero pei bastimenti di ritorno dal Capo di Buona Speranza, che offre un asilo nell'immensità dell'Oceano, fu opportunissima per le mie circostanze, poiché mentre le Guardie-marina s'occupavano a stabilire la posizione dell'ancoraggio, visitare le fortificazioni, e le poche memorie che rimangono della Prigionia di Napoleone, disposi che si fosse subito ricambiata la cappa del timone; il luogo permetteva che tranquillamente si fosse eseguita quest'operazione poiché perfettamente ricoverato dai venti costanti, tanto che qualche legno da commercio era raddobbando la carena; ebbi egualmente opportunità da ritoccare qualche punto del calafataggio esterno, massimo dove avevo avvertito l'acqua. Le sollecitudini e le cortesie incontrate presso le autorità militari dell'Isola furono controcambiate con eguali premure, ed io le vidi sollecite nell'esibirmi i pochi mezzi dei quali poteano disporre come un tratto di leale ospitalità, e come la guarnigione che componevasi da un Reggimento Irlandese quasi intieramente cattolico risentiva da gran tempo la mancanza di un Ministro del Culto, annui col più vivo interesse alle premure che mi si fecero per giovare del nostro che pieno di zelo amministrò a tutti non solo i conforti di religione, ma a cinque individui il lavacro della Rigenerazione, ed ottenne la conversione di due infedeli del Conco e del Benguela alla cattolica fede, ciò che lasciò la più durevole memoria del nostro breve soggiorno nell'Isola. In questo mentre con una barca cisterna tenuta dal Vice Console d'Olanda mi approvvigionai d'acqua; e quantunque le mie vele di servizio non fossero più in istato di servirmi, pure volli continuarvi la navigazione per quel tratto di zona torrida fino all'Equatore, e quindi inoltrando nell'emisfero boreale dopo la regione delle piogge avrei sostituito le altre nuove, così disposi egualmente per le manovre volanti le quali erano malandate abbenché ne avessi a Rio Janeiro ricambiata buona porzione del nostro rispetto quasi intieramente esaurito; ma in generale la natura di queste navigazioni travagliando immensamente l'alberatura pel continuo forte rollare ingenera un attrito tale che non bastano precauzioni per preservare le manovre

non ostante le avessi fatto garantire non solo da infasciature, ma da lampazze di legno: l'esperienza ha nel prosieguo del viaggio convinto d'un consumo che mi sarebbe sembrato straordinario laddove il tempo non me ne avesse fornita la più sicura delle prove. La mattina del 3 Marzo interamente ultimati i miei travagli, quantunque la stagione non fosse ancora abbastanza inoltrata per l'atterraggio sulle coste degli Stati Uniti pure in vista di ciò che rimanevami fare e per giovarmi dei buoni mesi allorché avrei dovuto entrare nella Manica e visitare i porti dell'Olanda e dell'Inghilterra, senz'altro posporre diedi alla vela dirigendomi passare in vista dell'Isola Ascensione che posta sulla rotta potea tornare in caso d'urgenza utile a provvedere d'acqua i bastimenti che volessero non estendersi più a Sud, ed infatti è questa una delle ragioni che i legni da guerra commessi alla crociera pei negrieri la visitano qualche volta, questa circostanza mi consigliò farla osservare alle Guardiamarina onde non rimanesse nessuna laguna nel corso del viaggio. Mi riuscì la mattina degli 8 passavi in vista e malgrado le nebbie la delineassero incerta, si poté osservare la sua natura volcanica e rocciosa e se ne ritrasse fedelmente il contorno. Il favore degli Alisei Australi continuò senza interruzione a farmi filare da 9 a 10 nodi l'ora, ed ebbi campo da far giudizio della felice navigazione di questo tratto d'Oceano dove se il caldo non fosse così intenso e molesto si potrebbe tenere per incantevole. La condizione della mia rotta per gli Stati Uniti esigeva avessi tratto tutto il partito possibile del Musone del Sud che presto doveva cambiarsi cogli Alisei dell'emisfero boreale, onde tenendomi in longitudini più orientali supplire alla contrarietà nel caso che le brise soffiando più dal Nord che dal NO per una distanza di 5000 miglia, m'avessero obbligato cedendo gradatamente rinunciare al passaggio al vento delle Bermude: così verso le ore antimeridiane del 13 Marzo tagliai nuovamente la linea Equinoziale per 22°. 40' Ovest Greenwich e proseguì al Nord. Il venti dal SE e dall'Est scemarono a mano a mano finché caddero interamente nel toccare il limite dei variabili, e dopo breve esitare delle calme incontrai fortunatamente i nuovi venti dal NO vero il 2° di latitudine Nord, senza che avessi durata gran pena ad inoltrare nella regione delle piogge, circostanza che debbe tenersi come avventurosa, poiché non prima del 6° di latitudine Nord in questa stagione s'incontrano i venti da traffico. La traversata continuò favorevole e le brise sufficientemente forti e stabili, mi consigliavano malgrado lo stato delle mie vele profittare del tempo per elevarmi in latitudine, quindi lasciando portar largo e cogliendo opportunità da tutte le oscillazioni degli Alisei, forzai di vele sempre che mi riuscì possibile, e tagliai il tropico la mattina del 31 Marzo a 51°. 30' Ovest Greenwich. Guadagnata questa posizione potei decidere con sicurezza della rotta che menavami al vento delle Bermude, onde ovviare i fortuali che acquistano tra queste isole e la costa un carattere così violento, che il più delle volte determina gli Uragani che devastano queste contrade: sia la disposizione della costa situata a ricevere con più vemenza i colpi di vento che partono dalla Florida, sia una causa puramente fisica di queste contrade che ingenera questi

fenomeni del tutto singolari nella Meteorologia, certo si è che l'esperienza ha provato essere in queste regioni e particolarmente nelle vicinanze del Capo Hatteras più frequente ed intense le burrasche, e più travagliato il passaggio del Golfo Stream che tanto potentemente influisce nell'atterraggio degli Stati Uniti. Questa corrente alla quale non può assegnarsi un limite fisso, che compatta ed eguale scorre rapida occupando una zona di circa 300 miglia, senza essere arrestata né dal vento né da qualunque altra causa, rende le osservazioni di assoluta necessità per correggere il gran deviamiento che ingenera nella rotta, per quindi procedere sulla buona via. Questa necessità mi fè a tempo debito provvedere di due termometri per acqua, poiché tra le singolari proprietà di questo tratto d'Oceano, dove l'aria è raramente sgombra vi è quella della temperatura scoperta dal Franklin nelle sue lunghe e laboriose osservazioni su questa corrente, la quale può valere di guida per indicare il momento che si è sotto l'azione dello Stream, poiché al di fuori del margine di questa corrente l'aria e l'acqua presentano una reciproca differenza di calorico sempre marcata in eccesso per l'aria, mentre al di dentro di questo limite l'eccesso è in vece per l'acqua, che trovasi sempre di maggior temperatura dell'aria, e questo brusco cambiamento nella fluttuazione termometrica che giunge in taluni casi a 8 e 10 gradi è totalmente istantanea che non può rimanersi lungamente incerto del momento in cui si entra nello Stream e di quello in cui se ne sorte. I bastimenti che sanno opportunamente trar partito di questo mezzo, sollecitano grandemente le loro traversate, sia al Nord conservandosi nel corso della corrente, sia al Sud giovandosi delle controcorrenti che si stabiliscono in senso opposto nei margini estremi; questo disquilibrio costante di temperatura, è una delle cause alle quali s'attribuisce principalmente l'origine dei venti burrascosi che formano quasi lo stato ordinario di quest'atmosfera, e quando vi concorre l'elettricismo o altre cause, questi venti si decidono in fortunali o uragani. Tali considerazioni m'ingiunsero esaminare con la più grande attenzione il corso di questa corrente e fu una delle conseguenze primordiali il risolvermi per la rotta sul 36° parallelo, dove l'azione della corrente è meno sensibile incidendo le acque meno svantaggiosamente sulla rotta, e perché trovasi essere anche il tratto più breve per uscire da questi limiti burrascosi e proseguire per la mia destinazione. Ordinai in conseguenza che le Guardiamaina avessero proceduto contemporaneamente e nelle osservazioni astronomiche quando il tempo lo permetteva, e nelle osservazioni metereologiche in più ore al giorno, rimarcando lo stato del mare e tutti quei fenomeni che rimarcano la vicinanza della corrente, come il folto aggregato di sargasso raro e non più dispero, il colore più vivido ed azzurro del mare ed altre circostanze proprie del luogo. Il giorno 15 Marzo avevo già avvertita la necessità di ricambiare le mie vele, poiché coi venti variabili e qualche volta burrascosi ero continuamente in riparazioni infruttuose, sicché la mattina del 17 essendosi in un forte rollio crepato il rattino di gabbia alla sinistra e quindi laceratosi anche la vela, mi decisi senza più indugiare sostituire l'altro gioco di vele, e profittando

del tempo cambiai il parrochetto, la gabbia e la maestra; l'indomani lo feci egualmente pel trinchetto; il bisogno mi fé parimenti risolvere ricambiare i bracci delle gabbie che sostitui d'una pulsata maggiore perché esaurito il rispetto, e senza oltre particularizzare circostanziatamente tutte le operazioni ch'ebbero luogo, cercai pormi in istato da reggere convenientemente ai cattivi tempi cui andavo incontro, poiché era ormai finita la placida navigazione della zona torrida col benefico influsso degli Alisei, bisognava ora tenersi cauto e saper profittar del tempo sempre che se ne presentava l'opportunità. La navigazione progredì felice senza circostanze rimarchevoli sino alle vicinanze dello Stream dove il tempo cominciò a pronunziare il suo tristo carattere, ed io accorto vegliando disponeva convenientemente le mie vele. Il 9 Aprile venti dal SO addivennero fortunali ed il mare aumentato in ragione della loro intensità m'obbligò rinunziare a tenerli con la gabbia tutta terzarolata, e verso il tramonto del Sole le burrasche acquistarono tale violenza che fui costretto reggere alla cappa con le sole vele di taglio: a mezzanotte la temperatura del mare malgrado l'intensità del freddo segnò 18.35 del termometro centigrado e quelle dell'aria solo 13.51, mentre poch'ore prima la differenza osservata nelle due temperature era stata con diverso segno; questa circostanza c'annunziò l'entrata nello Stream, infatti la posizione in cui eravamo in latitudine 36°. 20' Nord e longitudine 65°. 34' Ovest Parigi era quella che assegna la Carta del Purdy pel margine orientale del Golfo Stream in questa stagione. I giorni seguenti furono una continuazione di burrasche veementissime che giravano bruscaamente dall'OSO al NO, e quest'istantanea variabilità mi consigliava la più grande attenzione nelle mure, e difatti l'inesperienza nel tenere i temporali è stata nello Stream sovente causa di grandi sventure: nella mia lunga carriera m'era occorso qualche volta far giudizio delle violenze del nostro Mediterraneo in vicinanza delle coste e spesso in difficile posizione, però un'elevazione ed un sussulto simile nel mare, debbo confessarlo, è la prima volta che m'è dato osservare; e senza oltre trattenermi in questa descrizione, mi limito Signor Generale a dirle che nel punto culminante del fortunale, malgrado tutti i miei sforzi per presentare le mure al mare avendo all'uopo adattata a poppa una trinchettina come pedocchiera in ajuto della mezzana chiusa in qualche momento la trinchettina di fortuna mi fu impossibile ed il mare prendendo la Fregata al traverso ora s'imbarcava dal lato di sopravento, ed ora nelle forti e lunghe bandate da sottovento per la cala; questa posizione accrebbe la necessità di vegliare all'alberatura, né mancarono precauzioni per assicurarmi la solidità; i velacci erano al basso, gli alberotti sghindati, spogliate le sartie di quanto eravi affidato, insomma passate delle trince da per tutto, dei capi d'aiuto dove occorreva, e così cercavo industriarmi a tenere il tempo; piccole avarie di tanto in tanto tenevano occupato l'Equipaggio, e sempre che mi riusciva possibile davo la gabbia con tutti i terzaroli, e la Fregata allora sentiva sollevarsi da un travaglio incredibile; e le assicuro che bastimenti di costruzione non così solida e sicura della nostra, avrebbero avuto a temere di qualche grave

sinistro. Questa natura di tempo crudo e continuato durò per lo spazio di circa 10 giorni, e fu una delle circostanze più propizie che ricordassi perché i giovani avessero avuto campo da giudicare delle difficoltà del mestiere nella più grande scala; io li tenni costantemente a me vicini perché fossero stati testimoni in tutte le circostanze d'avaria, di come riparavansi e del modo da ben proporzionare le vele alla forza del tempo, infine tutte quelle pratiche che assai meglio s'acquistano e si consolidano coll'esperienza di fatto, e le assicuro che questa istruzione non dimenticheranno così facilmente. Il 19 Aprile alle 6 A.M. la posizione stabilita dalle mie osservazioni era in latitudini 38°. 09' Nord e longitudine 72°. 22' Ovest Parigi, la temperatura dell'aria 18.35 pervenne a mezzodì a 21.10 e quella del mare da 21.65 alle 6 passò ad essere 18.35 e fu l'ora che sortimmo dall'azione della Corrente dello Stream. Una delle circostanze che rese più contrariante questo temporale fu l'acqua che penetrò da per tutto, massimo nel locale delle Guardiemarina e nel Corridoio, e dovetti vedere con pena vedere tutti i loro effetti bagnati non ostante le precauzioni prese per ben condizionare i portellini, però il legname erasi ritirato ed ogni mezzo tornava inutile per ovviare del tutto l'inconveniente, al quale s'aggiunse quello di molte valvole portate via dal mare, che per altro feci turare, e taluni imbornali che rosi dai topi lasciavano libero passaggio all'acqua ed in tanta copia che nel primo momento non seppi a che attribuire, mi riserbai però al primo ancoraggio cercare un mezzo come definitivamente rimediarmi. L'ostinazione del tempo quasi fissato nel primo quadrante e la condizione delle mi bordate m'avvicinarono il 21 nelle acque del Delaware, e diressi per la sua foce guidato da un piano del fiume e da talune istruzioni che avevo presenti, però a poche miglia dal banco Five Fhatoms forse per la natura del tempo non venne fuori alcun pilota pratico, che ordinariamente tengosi in questa vicinanza dove prendono origine gl'intricati passaggi che sono tra i banchi sparsi nella foce del fiume; questa difficoltà che era impossibile superare col semplice aiuto della carta e da ciò che rilevavo intorno l'atterraggio mi risolsero mettere nuovamente fuori ed elevarmi dalla costa: il tempo nei giorni seguenti fu più discreto cosicché forzando di vele fui il 24 a 30 miglia dal Capo Sandi-Hook restandomi per NNO, e qui Signor Generale debbo esternarle la mia immensa soddisfazione pel risultamento delle longitudini, le quali m'indicarono matematicamente la distanza dalle coste di Jersey ch'ebbi in vista sul tramonto del 24 aprile, ricognizione che procedé d'accordo colle indicazioni del fondo. Il vento nell'inoltrare della notte m'obbligò chiudere qualche altro terzarolo, e mentre eseguivo questa manovra fui avvicinato da uno Schooner pilota che mi provvedé d'un pratico locale, ma a quell'ora già il magnifico faro a fasi di Neversing era in vista e regolata la velatura senza cambiar di rotta vi diressi ancora per qualche tempo, finché scoperto l'alto di Sandi-Hook, il pilota mi consigliò d'attendere il nuovo giorno per non luttare con la marea contraria e violentissima in queste vicinanze, ed all'indomani accostare alla foce dell'Hudson. Nel corso della notte i venti furono freschi e variabili tra il 1° ed

il 2° quadrante; il termometro marcò un grado intenso di freddo, e duna brina gelata che mi fé temere che i venti fossero tornati al NNO, però verso le 7 A.M. l'aria chiaritasi alquanto ci fece riconoscere distintamente il Capo Sandi-Hook sul quale diressi coi venti che ritornarono all'ESE: inoltratosi il giorno s'irradiarono le nebbie e passammo a breve distanza dallo Ship-Light ancorato a 10 miglia dal Capo, e costeggiando a cortissima distanza la costa pel canale tra i banchi alla foce del fiume, tutti delineati da pertiche e da grippiali per valere di guida ai pratici, e raggiungemmo il seno di Horse Shore sul finire della marea montante, ciò che m'obbligò lasciarvi un'ancora e dovetti tenermi in questa posizione fino all'indomani perché i venti di fatto ritornarono freschi dal NNE. Al sorgere del 26 Aprile il vento era di molto ceduto, ma per le difficoltà degl'intricati passaggi e per la marea violentissima in taluni punti dove le sponde del fiume vicinissime la stringono, decisero il pilota a domandarmi l'aiuto di un vapore, ed ebbi in seguito occasione da veder praticare altrettanto da altri bastimenti massimo per quelli da guerra; chiamato adunque uno dei vapori rimorchiatori che era nelle mie vicinanze fummo condotti a traverso tutti quei sinuosi canali dove spesso la corrente il più delle volte spianta le pertiche negli estremi dei bassi fondi, in modo che si esige una grande conoscenza del fondo per ovviare i margini del secco, e le Guardiamarina ebbero idea in questo tratto della difficile navigazione in questi larghi fiumi dove i banchi sono d'immenso ostacolo alla navigazione. La traversata fu felicissima ed alle 12 del 26 Aprile ancorai a Castel Garden sull'estremo della Città di New-York.

Fui sollecito rendere alla Piazza il regolare saluto, e momenti dopo arrivato il Vice-Console Cavaliere D. Luca Palmieri ebbi opportunità da dare immediatamente corso alle disposizioni che concernevano le nostre occorrenze, e quantunque i cattivi tempi sofferti non avessero prodotto nessuna seria avaria nel generale, pure la Fregata abbisognava di molte riparazioni, effetto della lunga navigazione eseguita contando già 4 mesi di mare senza avere avuto campo da essenzialmente provvedere alle occorrenze del legno; la natura degli ancoraggi presi non era stata tale da valermene per visitare il padiglione e farvi tutte quelle riparazioni ingenerate da un continuo attrito; il rispetto del Nostromo era quasi intieramente esaurito compreso quel dippiù imbarcato in Napoli che fu calcolato in quantità eguale a quella che fu data in aumento ai bastimenti che eseguirono la traversata al Brasile: sebbene avessi parimenti in diverse volte ritoccato il calafataggio pure non m'era riuscito dar riparo alla rame che nei primi tre fili del bagno asciugo mancava di molti fogli, altri erano lacerati, buona parte consumati: bisognava adunque che avessi con la maggior sollecitudine dato ordine a tutte queste cose senza lasciar di mira l'economia e lo scorrere d'un tempo troppo prezioso per ciò che rimanevami a fare e che doveva stimarsi la parte più difficultosa del viaggio; così mi occupai d'apprima della parte più essenziale, ed ottenuto che ebbi il permesso dalle Autorità Militari di poter visitare tutti gli Arsenali ed i Stabilimenti pubblici che

meritavano osservati, spedì le Guardiamarina ed in dettaglio tutte le altre classi dell'equipaggio per giovarsi dei gran mezzi che v'erano per la loro istruzione, poichè questa Metropoli degli Stati Uniti gareggiando con le prime città d'Europa offriva al marina vastissimo campo per estendere le sue cognizioni; il commercio, l'attività che scorgevasi nel movimento dei legni, la varia e numerosa costruzione di vapori, di macchine, Opifici, Arsenali, e tutto questo insieme porgeva materia assai vasta per far giudizio del progresso in cui s'è spinto il nostro Mestiere, e senza particolarizzarle maggiormente questa parte che ho abbastanza trattata nel rapporto delle Guardiamarina, fermerò la sua attenzione su ciò che praticai per l'approntarsi della Fregata. Appena dunque giunto, cercai visitare accuratamente il padiglione, sferì tutte le vele di servizio per accomodarle, ed abbenché sentissi il bisogno di rimpiazzare almeno un trinchetto ed una gabbia poichè non m'era rimasto che un solo gioco di vele nuove, pure in considerazione dei pressì alterati che m'avrebbero chiesto per la confezione di queste due vele pensai continuare lusingandomi che la buona stagione avrebbe favorito il desiderio di prostrarre il più a lungo possibile quest'acquisto, o almeno darmi campo da farlo in luoghi che presentassero maggior convenienza, ed a questo particolare interesse rivolgendolo le mie cure onde l'Erario non fosse stato gravato da considerevole spese di maestranza, riparai il calafataggio nel miglior modo con le mie, e nonostante il rame avesse dovuto in buona parte ricambiarsi, l'accomodai anche nel miglior modo possibile, ciò che non mi riuscì fare per i portellini che maltrattati nei canti non v'era altro da fare che ricambiarli, ed ovviare così il serio inconveniente dell'acqua che aveva rovinato gli effetti di moltissimi individui; così per gli imbornali di piombo, sicché per la prima parte ebbi occasione fornirmi d'un nuovo sistema di portellini in bronzo, adottati generalmente negli Stati Uniti e che ho sperimentate di gran lunga superiori a quelli di legno; riguardo poi agl'imbornali rosi li feci placcare di rame, e vi rimediai senza rifarli nuovamente. Visitando in questo mentre il padiglione feci eseguire il ricambio di tutte le manovre inutili, quello dei stropi dei pennoni maggiori, i quali abbenché fossero stati sempre aiutati da bozze false, pure nel visitarli furono trovati con qualche cordone crepato. Quando fu tutto in ordine, ghindato nuovamente, catramato e dipinto intieramente, permisi ai tanti curiosi di poter girare la Fregata che era il primo legno da guerra di nostra Real Bandiera che si presentava in questa baia: il desiderio che avessero concepito lusinghevole idea della tenuta, della disciplina e dell'istruzione dei legni della Marina di S. M. il Re (N. S.) fé raddoppiare i miei sforzi per riuscirvi, ed ebbi la fortuna Signor Generale sentir ripetere gli elogi sino nei pubblici fogli, e nel venire che fecero a bordo alcune Autorità di Marina, profittando opportunamente dell'istruzione del mio Equipaggio e delle batterie tenute nel più strett'ordine militare, ordinai istantaneamente un zaffarancio di combattimento facendo eseguire gli esercizi del cannone in loro presenza, ed ebbi a lodarmi immensamente dell'interesse che tutti presero per la riuscita della manovra; in aggiunta di tutto ciò debbo

dirle che non fu solamente encomiata la loro istruzione, ma benanche la tenuta ed il modo veramente esemplare col quale condussero a terra nelle ore di franchigia, così seppe la mia gente guadagnarsi dovunque lode e simpatia e rendere onore al nostro Augusto Sovrano e alla Marina da guerra; io non tralascia inculcar loro incessantemente questi principi, particolarmente visitando paesi dove sarebbe stato per la prima volta assai doloroso acquistarsi una mediocre opinione. Contemporaneamente a tutte le altre disposizioni diedi quella dei viveri e degli acquisti pei quali a suo tempo le farò particolare menzione onde si rilevi il modo come furono assicurati i Reali Interessi. Intanto nel finire di Maggio erano ultimate le riparazioni della Fregata, i viveri erano quasi del tutto rimpiazzati, regolarizzati gli analoghi documenti, completata nel modo più vasta l'istruzione delle Guardiamarina, come si scorse dal cominciamento del mio rapporto, rimanevami ad aspettare il tempo favorevole per dirigermi a Boston; in questa occasione avrei desiderato a norma delle mie Istruzioni visitare parimenti la Città di Filadelfia, se le circostanze di questa navigazione non avessero richiamate seriamente la mia attenzione sulle gravi spese che sarebbero occorse tanto per dritto di pilotaggio, quanto per vapori che dovevano rimorchiando la Fregata sul fiume condurla a 12 o 15 miglia dalla Città, poiché a questo raggio debbono arrestarsi i legni del mio tirante d'acqua obbligati passare tra il più angusto ed il più tortuoso dei passaggi che sono tra i numerosi banchi, poiché negli altri l'acqua è scarsissima come chiaramente scorgesi nel piano idrografico del fiume di Norie: una tal necessità non permetteva giovarsi unicamente del vento per navigare nella riviera, giacché ogni contrarietà lasciando la Fregata in balia del mare, l'avrebbe messa in una rischiosa posizione per la gran vicinanza del basso fondo; d'altronde l'opinione di vari ed esperti piloti, quella d'alcuni Uffiziali Superiori della Marina che consultai unitamente al nostro Vice-Console, mi confermarono della necessità di questi mezzi dei quali si valgono le navi di gran portata commesse a questo traffico: in conclusione la totalità delle spese sarebbe ammontata a circa 1500 colonnati, e questo in vero, mi permette l'espressione, mi sgomentò dimodoché nell'incertezza prendendo migliori indagini e volendo porre d'accordo l'istruzione delle Guardiamarina coll'interesse del Real Governo, seppi dei mezzi economici e nel tempo istesso solleciti onde recarsi a Filadelfia per la strada ferrata in sole sei ore di tempo con la lieve spesa di 310 colonnati che sarebbe importato il semplice passaggio che avrei accordato alle Guardiamarina, e così avrebbero avuto eguale opportunità e forse anche maggiore da osservare quanto vi è di notevole in questa Città, poiché la sua posizione topografica non ha gran fatto interesse le mire dello Stato per ampliarvi le risorse marittime che altrove presentano maggiore interesse. Infatti negli Stati Uniti va considerato Norfolk come il primo nel rango degli Arsenali Marittimi, quindi quello di Boston e finalmente l'altro di New-York. In tale stato di cose non esitai appigliarmi a questo secondo espediente come il più opportuno, e pensai fare altrettanto per Amsterdam poiché non potendo rimontare il canale sarei

stato costretto ancorarmi a 60 miglia dalla Città e propriamente dalla rada del Texel, quante volte però questa mia risoluzione fosse stata accolta favorevolmente, ed all' uopo gliene tenni proposito Signor Generale con mio Ufficio del 30 Maggio N° 587; e perché possa maggiormente rilevare l'utile ritratto da questa corsa la quale abbenché rapida, pure fu grandemente profittevole, la tratterò in questa circostanza un po' più diffusamente di quello che feci nel cominciamento di questo rapporto.

Ripartite adunque le Guardiamarina in varie partite, accompagnate e dirette dal loro Ufficiale Incaricato Signor D. Giuseppe Marselli, dai Signori Marin, Signor Carbonelli, e dai due Alfieri di Vascello Signor Rodriguez e Piscicelli ed unitamente al nostro Vice-Console che volle in questa occasione accompagnarsi con loro. La mattina del 20 Maggio alle 7 A.M. partirono da New-York ed attraversando la riviera dell'Hudson, giunti sull'opposta sponda a Yersey presero il cammino di ferro, ed alla $\frac{1}{2}$ arrivando a Bristol dovéra aspettando un vapore, s'imbarcarono unitamente agli altri passeggeri e dopo percorso un tratto di 30 miglia il Delaware, furono condotti a Filadelfia all'una P. M. avendo in quest'intervallo di tempo compita una distanza di 112 miglia, ed osservato quella parte del fiume che non avremmo potuto visitare. Giunti in Filadelfia colle relazioni del nostro Vice-Console presentati che furono gli Uffiziali e le Guardiamarina alle Autorità del Paese, ebbero prontamente spianate le vie per visitare i più importanti stabilimenti ed in prima furono condotti ad osservare le grandiose opere idrauliche che stabilite sul fiume Schuykill dove per un mezzo meccanico rialzato alquanto il livello delle acque, si è dato moto ad un sistema di pompe aspirante depuranti le quali spingono l'acque negli immensi serbatoi costruiti sul sommo d'una collina per provvedere largamente ai bisogni della Città, la quale trovasi di livello superiore al fiume; quest'opera invero Romana che costò oltre i tredici milioni di dollari per tre diversi tentativi riusciti infruttuosi, valse a fargli osservare come da ultimo s'erano vinte e superate le grandi difficoltà che dapprima s'incontrarono, ciocché si debbe al genio meccanico di colui che si valse di questo principio per la felice riuscita della grandiosa intrapresa. In questa corsa ebbero campo da osservare egualmente un ponte a sospensione sul fiume col principio istesso di quello del nostro Garigliano; a differenza solo che le catene erano di fili di ferro riuniti. Furono quindi all'Arsenale ed al Cantiere di costruzione; questi stabilimenti marittimi in verità non gli offerono grandi novità, solamente l'immensa tettoia mobile sotto della quale fu costruito il Vascello la Pensilvania di 120 cannoni, e dove trovasi uno Sloop di 30 pezzi; esaminarono l'affusto del cannone da 220 la cui pruova riuscì fatale perché scoppiando tolse la vita a 5 dei più notevoli personaggi che assistevano all'esperimento. Osservarono un nuovo modello di caronate per ovviare al difetto del rovesciarsi del sopralfusto nel far fuoco, modifica dovuta ad un semplice Marinaio che sembra aver ottenuto un pieno successo; osservarono contemporaneamente un ben provveduto deposito di pompe per incendio di differenti costruzioni e che in rapporto al volume d'acqua che spinge-

vano erano da preferirsi a quelle fin'ora conosciute, ed in questa circostanza il Commodoro Elliot fu d'una cortesia ed urbanità lusinghevole, e non solo accompagnò le Guardiamarina facendole minutamente osservare le poche cose di mestiere che v'erano d'interessante, ma bensì gli valse di guida negli altri stabilimenti, e durante tutti e tre i giorni che rimasero in Filadelfia. E quale sollecitudini mostrarono le Autorità Civili, ed il Direttore della Zecca volle personalmente mostrare loro in tutte le parti questo stabilimento, facendo agire il vapore onde col dar moto a tutto l'industrioso apparato di macchine nei diversi attelieri acquistassero una precisa idea della celerità e perfezione colla quale progrediva il lavoro, e della quantità di monete che poteano fabbricarsi in poche ore; e senza particolarizzarle Signor Generale le altre macchine che ebbero opportunità vedere in questa occasione, le dirò solamente d'una bilancia che dava la quattrocentomillesima parte del grano e completava l'insieme di questo importante stabilimento. Visitarono parimenti il tanto rinomato Penitenziario e quel Direttore dopo avergli fatto analizzare completamente il locale, la distribuzione delle celle pei prigionieri, l'istruì del nuovo servizio della prigione dando ad ognuno un sunto del rapporto semestrale per meglio giudicare dell'amministrazione e del sistema che tenevasi a tale riguardo; girarono quindi il collegio Gerard, il Museo, l'asilo dei Marinari invalidi, le scuole pubbliche, gli Ospedali tenuti con un ordine ed una proprietà rimarchevole, ed in fine quanto la Città presentasse di notevole, dimodoché al ritorno che fecero ognuno poté occuparsi prender memoria di questa escursione e redigere nel proprio Giornale Istorico le analoghe osservazioni; circostanza che richiamando la mente a meglio ponderarle, gli apriva campo maggiore a smaltire le proprie cognizioni e vantaggiarsi di così profittevole istruzione. Non si arrestarono qui le utili corse fatte dalle Guardiamarina, e nel tempo che la Fregata progrediva nell'approntarsi, alcuni di loro diretti dall'Alfiere di Vascello Signor Piscicelli a proprie spese rimontando l'Hudson, ad Albany presero il cammino di ferro e visitarono successivamente le città di Utica, Siragusa, Amburg e Rochester, e finalmente giunti a Buffalo dopo essere stati testimoni del grandioso spettacolo della cateratta di Niagara, attraversarono una gran parte del canale Eriè opera colossale interamente dovuta alla mano dell'uomo, la quale aprendo una comunicazione tra le acque del lago e quelle dell'Hudson che sono a 800 piedi in differenza di livello, facilitò il commercio tra le Città messe nell'interno e la Metropoli dell'Unione; essi osservarono i battelli di speciale costruzione, il sistema di chiuse non a saracene come sogliono ordinariamente praticarsi, ma invece con aperture ad angoli; in questo transito incontrarono un brick a vapore di 20 cannoni a tre alberi col sistema della vite propellente ancorato ad Oswego. Da questo limite presa cognizione del sistema di difesa stabilito sul confine dei due territori Americano ed Inglese, discesero sul basso Canada dove richiamò la loro attenzione una sorgente d'aria infiammabile, o un getto di gas idrogeno dal quale sortiva dalla superficie dell'acqua, quindi imbarcatisi a Lewiston su di un vapore percorsero il Niagara per 160 miglia

sino a Oswego, quindi per l'Ontario a Troy, dove per l'Hudson fecero ritorno a bordo dopo 5 giorni e mezzo d'assenza, e dopo aver percorso 950 miglia. Altre Guardiamarina col Tenente di Vascello Signor Marin rimontati egualmente l'Hudson, ad Albany per la grande arteria del sistema di strade ferrate furono a visitare Trenton ed Utica sul canale Eriè ed in quest'ultima città furono sorpresi nell'osservare una nuova specie di bilancia per pesare un bastimento con l'intero suo carico, bilancia che sosteneva uno sforzo di settecentomila libbre Inglesi, ed il legno che fu pesato in loro presenza carico di masse di granito, ascese a duecentomilaquaranta libbre, operazione che fu eseguita in 10 minuti; la perfezione di questo mezzo e l'associare la facilità dell'operazione coll'esattezza del peso dando per sua unità la libbra; dopo che ebbero preso idea di questa macchina, percorsero il canale Eriè passando per 48 chiuse talune delle quali era per 60 piedi in differenza di livello, e per questa via giunsero ad Albany, avendo avuto maggiore opportunità da giudicare questa industriosa navigazione, e senza che mi dilunghi ancora Signor Generale facendole noto quant'altro le Guardiamarina osservarono con gli altri Uffiziali percorrendo varie volte l'Hudson e visitando le fabbriche di Passaich, di Patterson, e quella a 6 miglia d'Albany che può stimarsi la prima delle fabbriche d'armi dell'Unione, mi limiterò a dirle che rileverà l'utile di questa stazione dalla narrativa che ognuno delle Guardiamarina ha fatto e nella quale è estesamente fatta menzione di quanto abbraccia questa parte tanto importante della loro istruzione senza che mi allontani maggiormente dallo scopo del mio rapporto. La mattina del 29 Maggio era in punto per partire, le mie operazioni erano intieramente regolarizzate, le riparazioni eseguite, corredati i carichi delle diverse maestranze e del Nostromo, provveduto alla mancanza delle cose necessarie, avevo per mira economica acquistato un fanale ad olio per servirmi di distinzione la notte ora che rendevase ne più urgente il bisogno onde risparmiare un gran consumo di cera che sarebbe importata un prezzo molto lontano dai nostri, e quest'idea mi lasciò disporre di un consumo d'olio che non era preveduto dai nostri stabilimenti, ma che nel prosieguo del viaggio trovai assai più vantaggioso; era aspettando il tempo per dare alla vela, quando l'interesse che aveva destato il nostro Equipaggio nel clero cattolico di New-York spinse S. E. il Reverendissimo Arcivescovo a farci visita a bordo, appena pervenemi un tale annuncio fui sollecito riceverlo con quella pompa dovuto al Rappresentante della Nostra Santa Religione, spedì quindi due lance facendo accompagnare S. E. da due Uffiziali e nel salire a bordo gli resi i debiti onori; nel girare la Fregata S. E. mostrò desiderio ascoltare le nostre preci cantate a pieno coro dall'intero Equipaggio, dicendo che egli era stato grandemente compiaciuto nell'averle più volte udite recitare a terra dalla nostra gente, la quale egli si piacque in vederla così assidua nell'assistere ai Sacri Uffizi, disegnarla dal Pergamo come modello a tutti i Marini; poiché quelli dell'Urania, egli diceva, malgrado le durate fatiche ed i disagi della lunga navigazione, la prima delle loro cure nel porre piede a terra, fu quella di visitare il Tempio Augusto

del Signore, e senza ripeterle le lodi che questo degno Prelato si compiacque farmi sul tal rapporto che lusingavami vivamente, prostratosi l'Equipaggio innanzi all'Immagine di N. S. Immacolata assistito dal Cappellano soddisfece pienamente ai desideri del Reverendissimo Arcivescovo: e questi sacri cantici che lo commossero vivamente, formarono oggetto di sua particolare compiacenza. Nel calarsene disposi la gente in pennone salutandolo con 17 tiri, onori che fecero sempre più rimarcare a terra il rispetto e la venerazione in cui sapevano tenere i capi della nostra Santa Religione. All'alba del 30 Maggio ordinai la gran gala per la fausta ricorrenza del giorno onomastico di S. M. il Re (N. S.) ed ebbi il contento di veder concorrere a festeggiare la lieta giornata non solo il Vascello North Carolina ancorato nella baia, ma benanche uno dei forti della Città che s'associò al saluto reso dalle nostre artiglierie. I giorni antecedenti porzione degli Uffiziali e Guardiamarina erano stati a visitare la Scuola Militare di West-Point, uno dei più ragguardevoli Collegi dell'Unione, dove circa 300 giovani sono istruiti ed avviati per la Carriera delle Armi facoltative ed i felici risultati che ogni anno questa Scuola presenta allo Stato, fanno giusta testimonianza del concetto in cui è generalmente tenuta. Il Direttore del Collegio e gli Uffiziali furono lusingati di questa visita che contraccambiarono con le più grandi distinzioni e con la più cordiale gentilezza, così le Guardiamarina ebbero opportunità da osservare minutamente tutto, in particolare il gabinetto di macchine, la Biblioteca e l'Osservatorio tenuto nel locale medesimo, ed a quanto mi si rapportò in seguito dagli Uffiziali nei colloqui ch'ebbero luogo in questa circostanza fecero pruova d'essere al fatto pienamente del progresso della Scienza Militare, ed osservarono tutto con ponderazione e giudizio. La mattina del 31 le buone disposizioni del tempo mi decisero lasciare la stazione di New-York, quindi preso a rimorchio dal vapore alle 2 P. M. fui in franchia dei banchi alla foce dell'Hudson, ed in vicinanza dello Ship-Light concedendo il vapore diedi tutte le vele per mettermi a largo dalla costa. Il tempo si conservò bello, ed i venti secondando la mia navigazione mi permisero la sera seguente a 10 miglia dal Capo Sandi-Hook far rotta pel passaggio tra il banco di S. Giorgio ed i banchi dell'isola Nantulket e di Marthay Vineyard; aveva un esatto piano della corona di questi banchi, lavoro rilevato da Uffiziali del Genio in concorrenza con quelli della Marina Americana ed importantissimo per valere di guida in questa navigazione, sicché con venti leggeri e favorevoli profittando sempre delle longitudini che mi diedero sempre i più lodevoli risultati, verso le 10 P. M. del 2 Giugno ebbi in vista il faro di Chatam, e quindi quello di Capo Cood, e l'indomani dammo nella Baia di Boston sul cominciar del giorno. Le difficoltà che la natura ha concesso a questo Porto, sparso di banchi, di rocche, d'isolette è la più salda guarentigia, la miglior difesa da opporsi al nemico ed è stato egregiamente creato uno dei più importanti Stabilimenti Marittimi dell'Unione. Nel presentarsi all'imboccatura della Baia, i venti coll'alzare del Sole piegando più dalla terra, contrariavano la nostra entrata, però il pratico che avevamo a bordo, uno dei migliori che

offerisse il Paese seppe condurci a montare tutti quegli immensi pericoli molti dei quali rademmo perfettamente, ciò che rese ammirevole questa manovra, della quale tutti ci fecero elogio. Prima di chiudere le vele dopo sì felice traversata volli salutare con 13 colpi di cannone il Vascello Americano l'Ohio che aveva insegna di Commodoro, e quindi alle 2 P. M. ancorai d'incontro alla Città. Dopo che la Fregata fu in ordine, fui a rendere visita all'Ammiraglio ed alle altre Autorità che egualmente sollecite e cortesi nel prodigarci la più cordiale ospitalità, furono la guida migliore che ebbero le Guardiamarina per osservare colla più grande particolarità quanto di nuovo e d'interessante offriva quest'Arsenale, ed il Commodoro in comando della Marina a rendere vieppiù completi questi tratti ospitali volle farci dono dei modelli di talune cose che avevano più impegnata la nostra attenzione. Il giorno 11 che destinai far vela da Boston i venti spirando da SE burrascosi mi costrinsero protrarre la partenza all'indomani. Alle 4 A.M. spirava poca bava dal Porto, però le apparenze del tempo mi sembravano di molto migliorate, quindi mi decisi lasciare l'ancoraggio e la mia aspettativa fu completamente appagata, poiché alle 12 che fui in franchia della Baia, concesso il Pilota potei stringere il vento dal Sud per la mia rotta. Nell'antecedente traversata da New-York, tenuto a costeggiare il gran banco di S. Giorgio uno dei principali ostacoli per l'atterraggio del Capo Cood, avevo giudicato dell'esattezza del piano del quale m'era fornito, così potei rinunciare al pratico della costa che pilota indistintamente i bastimenti da guerra e da commercio fino alle alture del banco della Sabbia. Questa risoluzione fu favorita dal tempo, poiché il 13 giugno conservandosi i venti freschi e costanti dal Sud, mi posero in franchia del Banco come assicuravano le mie longitudini, le quali riuscì ad ottenere più volte; diressi quindi all'Est onde passare a 30 miglia dall'estremo a mezzogiorno dei banchi di Terranova, e trarre tutto il partito possibile dalla corrente dello Stream e dai venti che in questi paralleli si tengono ordinariamente più freschi e meno variabili. Il 18 contavo essere sul meridiano dei banchi di Newfoundland, e nello spazi di soli 3 giorni fui libero per proseguire la mia navigazione per l'Inghilterra. Ebbi cura da questo limite regolare la mia rotta e conservarmi sul parallelo del 41° grado sino alla longitudine almeno di 45° Ovest Greenwich onde evitare il probabile incontro dei ghiacci, i quali in questa stagione staccandosi dalle coste settentrionali d'America scendono sui banchi di terranova spinti dalle correnti di NO che dominano lungo questo continente, e che qualche volta si son fatti vedere sino al 40° gradi di latitudine; disposi che si fosse tenuta la più gran precisione nel giornale meteorologico, e così progredì felicemente sino a che ebbi guadagnata la longitudine che ho indicata, allora scevro d'ogni altra cura navigai in modo da lasciare sulla mia dritta tutti i pericoli che le carte marcano in questo passaggio, guadagnando sempre latitudini più boreali onde non lasciarmi sorprendere dalle calme che sono la prerogativa della vicinanza del gruppo delle Azore e di latitudini anche più meridionali. I venti si conservarono favorevoli però avvertì il brusco cambiamento dall'un quadrante all'al-

tro preceduto ordinariamente da burrasche che dopo breve esitare decidevano la nuova direzione del vento; questo stato quasiché ordinario mi privò usare della forza di vele per l'intensità della brisa, che dovetti navigare il più dei giorni con due terzaroli alle gabbie, ed il mare non cessò mai dal molestare bruscamente la Fregata. Il giorno 28 Giugno in uno di questi cambiamenti di vento costretto a rimanere colle gabbie tutte terzarolate ed il trinchetto, quest'ultimo si crepò nella bugna dritta ed ebbi a vederlo in gran parte lacerato, ciò che maggiormente mi convinse della sua deteriorazione malgrado avessi usate le più grandi cure per conservarmelo; posi immediatamente arriva l'unico nuovo che rimanevami, e lo tenni pel tempo che cercai nel miglior modo riparare l'altro che il giorno dopo feci nuovamente vela, e debbo Signor Generale confessarle che in questa rapida traversata non rimarcai della stagione estiva che la solo brevità della notte, pel resto la intensità del freddo e la forza della brisa era come nel verno. Le mie longitudini che raramente lo stato dell'aria permettevami osservare mi stabilirono il giorno 3 Luglio in latitudine 49°. 19'. 3" e longitudine 9°. 19'. 53" Ovest Greenwich; difatti l'indomani senza avere alcuna ricognizione delle Scilly, ebbe in vista il Capo Legard dopo 22 giorni di felicissima traversata. Con venti scarsi e contrari guadagnai le acque di Falmouth dove mi riuscì provvedermi d'un pratico della Manica che feci cerare da uno di quei Cutter pilota che mi avvicinò, ed il caso volle che imbarcai quell'istesso che aveva pilotato la nostra Fregata Regina nella sua traversata a Londra; con pochi venti profittando della corrente raggiunsi successivamente Plymouth, e Portland, e verso l'isola di Wight girati più freschi e favorevoli dall'ONO, scorsi a breve distanza la costa, e forzando di vele fui la notte degli 8 verso le 10 della sera in vicinanza del faro di Dugenes per provvedermi di un pilota Olandese; i quali fanno ordinariamente stazione in questo punto; però questa mia ricerca fu infruttuosa, poiché dalle tante barche che incontrai sulla rotta, seppi non esservi sopra luogo nessun pratico Olandese; allora senza tenermi in quella posizione sino al nuovo giorno, mi valse dell'istesso pilota che avevo a bordo il quale nell'esibirsi a pilotarmi per l'Helder e quindi pel resto della costa d'Olanda, mi mostrò quantità di certificati di varie nazioni, tra questi alcuni di legni da guerra che in simili circostanze s'erano giovati dei suoi servizi, d'altronde il rimanermene in panno tutta la notte e perdere un tempo così prezioso non consigliavami indugiare, e volentieri accettando la sua offerta continuai la mia rotta. Chiaritasi l'aria che pel vento che piegò colla notte più dal NO, le Guardiemarina e tutto l'equipaggio ch'era sul ponte ebbero idea del passaggio di Dover, dei due grandiosi fari di South-Foreland che rilevati in una tale direzione valgono di norma per evitare continuando la pericolosa vicinanza del banco di Godwin e quanto insomma concernano le precauzioni da usarsi in questo tratto del canale; inoltrando a greco s'osservarono parimenti le altre lanterne poste lungo l'insospitale costa di Francia, ed in particolare quelle a luce fissa stabilita sull'alto di Calais, come il punto dove si fa più angusto il passaggio. All'una ero in franchia dirigendo per

Texel ed il vento anzi dallo scemare, girato più fresco in poppa diemmi campo alle 5 P.M. scoprire l'alto di Camperduyn, e la longitudine mi disegnò la distanza precisa di 16 miglia dal canale d'Helder pel quale i bastimenti debbono passare ancorando nella rada di Texel. L'aria però tenevasi nebbiosa in modo che nessun'altra ricognizione potei avere la sera, e sul cominciare della marea scendente, regolata la mia velatura posi al traverso, aspettando il giorno per proseguire oltre; manovra che vidi eseguita poco dopo da una Fregata Olandese che a qualche distanza di prua faceva la mia stessa rotta. Verso l'una fui accostato da una galeazza che m'imbarcò il pratico del luogo, ed alle 3 ½ non ostante la sfavorevole condizione della nebbie che qui debbe considerarsi come lo stato ordinario dell'atmosfera, puggiai dirigendo per l'imboccatura del canale; in questa circostanza ognuno fu inteso ad osservare il difficile passaggio disegnato da due linee di grippiali, in una delle quali erano quelli dipinti in bianco e nell'altra i neri marcando i limiti del fondo navigabile. Qui la corrente che agiva con gran forza ci fece rapidamente scorrere quel canale: sulla dritta avevamo le coste basse e sabbiose dell'Olanda, e sulla sinistra il lung'ordine di frangenti che indicava precisamente il margine del banco di pietre che costeggia a breve distanza al largo il canale navigabile, circostanza che consigliavano la più grande cura alla rotta per l'angusto spazio libero, né questo momento lascia sfuggire perché tutti avessero preso piena cognizione di questa difficile entrata. Inoltrati un certo tratto scoprimmo le prime dighe a difesa della città di Niew-Diep della quale vedemmo appena l'alto di qualche edificio, poiché fabbricata su d'un livello inferiore delle acque, e fu il primo momento da far giudizio dell'importanza di questo sistema al quale l'arte sfida il luttare colla violenza d'un mare perennemente agitato. Alle 7 A.M. pervenuto in una regolare posizione ancorai sulla rada di Texel. Adempiti ai saluti d'uso che resi egualmente al Retro Ammiraglio Olandese, le autorità marittime furono a visitarmi e con rimarchevole sollecitudine posero a mia disposizione tutti gli aiuti ed i mezzi dei loro Arsenali in caso mi fosse occorso profittarne. Il comandante della Fregata che ancorò poche ore dopo di noi riducendo da Batavia fu egualmente a rendermi visita, e seppi con pena che gran parte del suo Equipaggio era attaccato dallo scorbuto, e che sino a quel momento contava già 19 morti, quantunque la sua traversata fosse stata di 86 giorni da Batavia. Questa circostanza richiamò nuovamente il pensiero al felice risultato che sotto questo rapporto aveva avuto in una più lunga permanenza nella zona equatoriale. L'indomani col mio Stato Maggiore restitui questi tratti di leale accoglienza e l'Ammiraglio che sembrò gradire moltissimo questa reciprocità amichevole volle nel momento istesso accompagnarli in unione dei miei Uffiziali per farci osservare l'Arsenale di deposito, il Bacino, e quanto v'era d'interessante in quello Stabilimento. Nei giorni seguenti soffiò fresco il vento da libeccio e la continua pioggia non permise prima del 13 poter spedire ad Amsterdam le Guardiamarina in unione degli Uffiziali, disposizione che diedi quando il nostro Console Generale mi assicurò che nessun

dispaccio del Governo aveva a rimettermi, ciò che prova essere stata favorevolmente accolta la mia proposta del 30 Maggio N° 587 e dal Console istesso fui ragguagliato degli ordini dati dal Governo Olandese a tutte le Autorità perché si fosse fatta alla Fregata la più ospitale accoglienza, e che tutti i mezzi gli si fossero offerti alla prima mia richiesta. Queste insinuazioni valsero a farmi con maggior premura controcambiare le gentilezze usatemi, e nel mentre le Guardiamarina profittavansi del tempo in Amsterdam, giunta in rada una Corvetta Olandese commessa all'istruzione degli Aspiranti, permisi a loro inchiesta non solo che avessero visitata la Fregata, ma fui io stesso ad accompagnarli da per tutto mostrandogli i lavori eseguiti dalle nostre Guardiamarina, i loro giornali che meritavano elogio, e più di questi la loro sorpresa in vedere la profusione di tanti calcoli astronomici diversi eseguiti nel corso della campagna, e finanche in alcuni di questi giornali le vedute delle coste, e di vari luoghi visitati; da ultimo gli offri una colazione compatibilmente al numero dei giovani ed alla circostanza impreveduta. Questa accoglienza sincera fu molto gradita ed il Comandante della Corvetta allorquando di ritorno le Guardiamarina da Amsterdam le inviai a bordo, fece particolarmente ringraziarmi da sua parte, sicché dal canto mio cercai tutte le vie per retribuire gentilezze per gentilezze. La mattina del 18 Luglio il tempo sembrandomi opportuno chiamai a bordo il pratico del Governo secondo il sistema del paese e questi annuì al mio desiderio di far vela. Alle 6 con poca bava dal NNE lasciai la rada, ed abbenché l'angusto passaggio dello Sculpe-Gat m'avesse consigliato tenere a mia disposizione un vapore, pure giudicando con sicurezza che il vento non mi sarebbe mancato, volli dispensarmene onde non gravare maggiormente le spese di Pilotaggio già abbastanza forti, poiché le tariffe le stabiliscono generalmente a gran vantaggio degl' Individui tenuti a rilasciare quasi tutto il profitto alla società di Pilotaggio sostenuta dai rispettivi Governi. Il difficoltoso passaggio del canale fu felicissimo, il vento si decise più fresco ed alle 10 forzavo di vele dirigendo all'OSO per tenermi a regolare distanza da terra ed in franchia dei banchi che avvicinano la costa, quindi 25 miglia da Helder feci rotta per passare i banchi di Brow e di Brad Fourteen, bassi fondi dove si può senza alcun rischio passare, e così continuai fino all'estremo di mezzogiorno dell'ultimo banco. Ero a 40 miglia per 8 ½ di Vest-Cappel verso le 9 della sera, quando montò a bordo il pilota dell'Imboccatura della Schelda sino a Hessinga, l'aria abbenché nebbiosa non dava indizi sinistri ed a poche vele consumai il resto del cammino in modo che sul fare del giorno fui in punto da far rotta per Hessinga: i venti appartenendo al Nord decisero il Pilota a preferire il canale di Souteland il più difficoltoso e lasciare invece quello del mezzo o l'altro di Willegener per non sottoventarsi; stabilita d'accordo questa risoluzione convenevolmente al tempo, diressi per lasciare Stone Bank sulla sinistra e riconoscere il grippiale roso che marea l'estremo Nord del pericoloso banco di Bassen esteso per circa 8 miglia e sul quale non si hanno più di 3 passi. Il canale di Souteland non più largo di 800 passi teneva impegnata tutta la mia

attenzione e non mancava quantunque avessi a bordo due Piloti del Governo osservare attentamente sulla carta il passaggio, e fare accusare con la maggior sollecitudine possibile il sondeggio, le linee dei frangenti sulla mia dritta disegnavano esattamente la linea di demarcazione dei banchi, indicati di tratto in tratto da grippiali che avrei in verità desiderato vedere in maggior numero ed a più stretta distanza fra loro; l'alta marea favoriva il passaggio della Fregata e fortunatamente ero nelle condizioni il più vantaggiose del Plenilunio. Non le parlo Signor Generale della difficile navigazione di queste coste che addivene grandissima in questo tratto dove il corso delle acque acquista incredibile rapidità per una marea di 18 a 20 piedi in differenza di livello e dove la scarsezza del fondo concorre a maggiormente renderla penosa per legni di forte pescagione, ma solo le fo riflettere che sono ormai 15 anni che la Schelda non ha più noverato passaggio di Fregate in vista dei gravi rischi a cui s'esporebbero. Eravamo intanto prossimi alla Città di Hessinga quando nel più stretto del passaggio vi fu un momento che la Fregata s'arrestò impegnata leggermente sul lato sinistro, e quantunque pochi minuti dopo essa aveva ripreso il cammino, pure esitai dal voler proseguire, vedendo che i migliori pratici, la gente più esperta novera interamente sicura del fondo; del resto il pilota d'Anversa che montò a bordo dopo che gli altri due furono partiti, m'assicurò sulla sua piena responsabilità, che noi avremmo potuto rimontare il fiume al rimorchio del vapore senz'altro rischio nella navigazione. Il piano della Schelda che avevo sott'occhio marcava nei passaggi una profondità sufficiente pel nostro tirante d'acqua, solamente dalle vicinanze di Bath le sponde del fiume stringevansi in modo da non offrire che uno spazio di otto a novecento passi, del resto le mie istruzioni ordinavano che avessi rimontata la Schelda per visitare la Città d'Anversa, così senz'altro ragionare raddoppiai la mia attenzione e proseguì a vela finché l'ampiezza del canale tra i banchi mi permise bordeggiare; intanto nel passare innanzi Hessinga il capo dei Piloti che venne a bordo mi disse che sarebbe stata sua cura spedir subito un ordine per un vapore. Era all'ancora in quel porto un Retro Ammiraglio Olandese che salutai con 15 tiri. Circa due ore dopo scemata la corrente favorevole, fui costretto ancorare a Baerland per aspettare l'indomani il vapore, poiché nella notte è impossibile navigare in questi angusti passaggi e la interesserei Signor Generale dare uno sguardo alla carta per fare più ampio giudizio delle difficoltà che ebbi a superare. L'indomani 21 il vapore arrivò tardi, erano circa le 2 P.M. e non rimanevano che solo due ore e mezza di alta marea; questo ritardo che fu accagionato dal trovarsi il vapore carico nel momento che noi lo domandammo, produsse che datogli il rimorchio cominciammo a progredire, ed appena scorse due ore e mezza convenne alle 7 nuovamente ancorare d'incontro il villaggio di Cruyningen; l'indomani 22 alle 3 A.M. riprendemmo nuovamente il rimorchio e traversammo il fiume. Il quest'ultimo tratto la Fregata costeggiava a meno di 15 passi da terra le sponde del fiume quasi toccando le dighe che custodivano le immense praterie cosparse di villaggi. Una scena così nuo-

va ed interessante pei marinai teneva d'impegnata tutta la nostra attenzione ponderando la difficile ma bellissima navigazione, e le Guardiamarina fecero il più completo giudizio delle necessità nel seguire i movimenti del vapore nei punti che per le tante sinuosità del fiume e per la sua ristrettezza rimaneva appena spazio da seguirlo esattamente per la sua scia. Alle 10 finalmente scorrevano le banchine della Città tutte gremite di popolo accorso per godere del nostro passaggio, e pensai allora salutare la città issando la Bandiera Belgia. Poco dopo che fu reso il saluto, il nostro Console si presentò a bordo, ed alle 10 ½ ancorai felicemente d'incontro alla città. Immediatamente furono a farmi visita le Autorità Marittime e nuovamente ebbi a vedermi prodigata la più lusinghevole accoglienza della quale mi giovai a facilitare agli Uffiziali ed alle Guardiamarina l'esame di quanto eravi a vedere d'importante, e poichè dopo quello che concerneva la parte di mestiere come i bacini ad alta e bassa marea fatti costruire da Napoleone nel tempo che ebbe in mente creare in questa Città un grande Stabilimento marittimo, la Città d'Anversa, una delle piazze più importanti d'Europa veniva immediatamente a reclamare la generale attenzione per analizzare in tutte le sue particolarità il come procedettero le operazioni d'assedio, come furono condotte e costruite le parallele, dove piazzate le artiglierie, e dove finalmente fatta la breccia, quindi ciò che fu parimenti praticato dal Generale Chasset che comandava la Piazza; gli effetti del mortaio mostro sulle batterie a prova di bomba rotte e rovinate da questa nuova specie di proiettile; quali furono i mezzi da oppugnare il progresso delle operazioni d'assedio, e dove in conseguenza fu disegnato il tagliarsi delle dighe per opporre al nemico l'argine dell'acqua, insomma acquistare idee di questi fatti utili ed istruttivi. Così disposi che in questa occasione gli Uffiziali e le Guardiamarina si fossero accompagnate con le Autorità Militari che furono d'una estrema cortesia conducendoli loro stesse in due gite consecutive nella piazza perchè fossero state al fatto pienamente di tutto, ed a completare questa scorsa non trascurarono mostrar loro benanche ben provveduti parchi d'Artiglieria, e la fabbrica d'armi che a buon diritto vanta una riputazione europea pel modo come alla solidità della costruzione s'associa l'economia dell'opera. Esaurita questa prima parte conciliando il bisogno del servizio colla necessità dell'istruzione, autorizzai parte degli Uffiziali e Guardiamarina recarsi a Bruxelles per esaminarvi le cose notevoli di quella Città, e prolungandosi sino al campo di Waterloo cercare esaurire per ogni rango quanto meglio potesse tornare di vantaggio ad estendere le loro cognizioni. In questo mentre regolarizzai le tratte che convennero caricarsi in vista delle relazioni commerciali della Piazza e rimpiazzare il 3° semestre d'averi, a tal proposito le parlerò a suo tempo dello zelo e dell'interesse mostrato dal nostro Console Signor D. Luigi Falcon per assicurare nel modo più vantaggioso i Reali Interessi. L'affluenza non interrotta nel corso del giorno delle persone che visitarono la Fregata tra le quali noverai quasi tutte le Autorità tanto civili che militari, e gli elogi che da per tutto sentì prodigati, mi lusingarono che la Fregata avesse come altro-

ve meritata l'attenzione del pubblico, e ciò che più d'ogni cosa destò tutta la mia compiacenza fu il sapere encomiata la disciplina ed il buon'ordine che l'Equipaggio conservò a terra durante la permanenza fatta nella Città. Il 31 Luglio solennizzai la gran gala pel giorno onomastico della nostra Augusta Regina (D. G.), alla quale concorse benanche la Marina Belgia ed i forti della Città. Il 2 Agosto stabilì lasciare la stazione d'Anversa, il tempo però ostinato da maestro, imperversò in modo che dovetti assolutamente rinunziarvi ed aspettare un momento più favorevole per scendere la Riviera; nei giorni seguenti i venti si tennero variabili da lusingare la mia impazienza, tanto che fissai per la mattina del 5 il vapore che doveva rimolcarci, la notte il tempo burrascoso riprese nuovamente nel libeccio ed all'alba il Capitano del vapore venne lui stesso a bordo per mostrarmi l'impossibilità di partire, ed infatti coll'inoltrare del giorno il vento si decise fortunale e la mattina seguente ebbi la dispiacevole nuova del naufragio d'un nostro Brigantino Napoletano comandato da Giovanni Cafiero che ruppe sul banco di Rassen all'imboccatura della Schelda, ventura volle che tutto l'Equipaggio fu salvato da alcune barche di Piloti che si trovavano nelle sue vicinanze ed il bastimento fu interamente perduto con tutto il carico. Era veramente straordinario vedere nel colmo della state un tal prosieguo di cattivi tempi, e quantunque questa natura di mari non fosse ordinariamente tranquilla, pure le fasi di questa stagione conveniva al dir di tutti considerarle un'eccezione; ad ogni modo la premura di lasciare Anversa mi lasciò profittare di un momento di mediocre disposizione dell'aria, e la mattina del 7 nell'ora che calcolavo essere a metà l'alta marea per assicurarmi della profondità delle acque nel canale di Bath e negli altri difficoltosi passaggi, a rimorchio dei vapori, verso le 5 diressi per Hessinga. Quantunque era già da qualche giorno scorso il novilunio, pure osservai tale rapidità nel movimento della marea, che accoppiata alla forza del vento dall'OSO non mi riuscì vincere, e fui obbligato dopo brevissimo tratto ad ancorare a Doel e dovetti tenermi così l'intera giornata perché sempre più fresco scendeva il vento dal SO. Alla nuova marea verso le 4 ½ del giorno seguente proseguì la mia rotta, ed ascrivo a fortuna il semplice passaggio di Bath e del rimanente del fiume, poiché prima che il tempo avesse ripreso nuovamente burrascoso dal SO fui in caso di gettare un'ancora a Terneuse e non prima delle 5 ½ del 9 Agosto guadagnai la rada di Hessinga. Questo cattivo ancoraggio esposto all'azione violenta della marea e del vento poiché alla foce del fiume m'era per altro necessario ond'essere di levata e pronto a cogliere la prima circostanza opportuna per far vela ed uscire in franchia dei banchi prima della notte. Trovai ancorato molti altri legni da commercio che come noi erano in attenzione del tempo per partire, intanto il libeccio sempre più ostinato m'obbligò la notte del 11 dar fondo una seconda ancora e preparare la speranza, poiché nella bassa marea non avevo molto spazio a disporre in caso che le ancore avessero ceduto, cosicché presi tutte le misure per mettere in sicuro la Fregata fintanto mi sarebbe riuscito lasciare questa Rada inospitale; e quanto le potessi dire Signor Generale su tal

rapporto non definisce mai abbastanza le difficoltà che s'incontrano per grandi bastimenti su questi bassi fondi, dove l'acqua molina con uno scorrere rapido e variabile, e dove la differenza di livello dei due flussi è imponente. Colsi intanto quest'occasione perché le Guardiamarina avessero visitato l'Arsenale, i bacini ed in generale lo Stabilimento Olandese di Hessaing; così compensai in parte la lunga contrarietà. La mattina del 12 in un momento che più intense succedevansi le burrasche ebbi in vista il Yacht a vapore Vittorio Alberto con l'insegna Reale di S. M. la Regina d'Inghilterra seguito a breve distanza da due altri vapori; allorché fu nelle vicinanze delle fregata inalberai la Bandiera Inglese accompagnandola ad un saluto reale e colle artiglierie e colla gente disposta su i pennoni. S. M. la Regina d'Inghilterra dove giungere alle 7 della sera ad Anversa, e pel cammino di ferro recandosi a Bruxelles incontrarsi a Bonn con S. M. il Re di Prussia che era aspettandola. Ebbi in questo stesso giorno dall'Agente del nostro Console Generale d'Olanda in Hessaing, non solo la nuova ufficiale del naufragio del nostro Brigantino, ma benanche un invito per dar passaggio in Napoli al disgraziato Capitano e suo Equipaggio. A tal richiesta posi prontamente a disposizione del Capitano tutt'i nostri mezzi in caso gli fossero stati di giovamento, ed al riguardo del passaggio che domandava, soggiunsi che glielo avrei accordato quante volte fosse per l'Inghilterra dove eravamo diretti, intanto se avesse creduto di sua convenienza imbarcare degli oggetti salvati dal naufragio, sarebbe rimasta a mia cura recarglieli in Napoli al mio ritorno. Tali offerte prescriveva il mio dovere ed i sentimenti d'ogni leale marinaio, e questo religioso interesse nel proteggere e sostenere i legni di nostra Real Bandiera, procurandogli tutti gli aiuti ed i mezzi, fu sempre nel corso del viaggio una delle mie speciali premure. Il Capitano intanto costretto a rinunciare un imbarco che non era per Napoli, ad un'assistenza infruttuosa poiché il bastimento ed il carico era perduto, trovò miglior consigli imbarcarsi con un altro brigantino Napoletano ch'era caricando a Rotterdam per ripatriarsi senza ulteriore ritardo. Le contrarietà del tempo sulla rada di Hessaing continuarono 7 altri giorni: eravamo più di 40 bastimenti riuniti per lo stesso scopo, quando la mattina del 19 nelle prime ore del mattino l'aria sembrò migliorata, i venti spiravano da scirocco, e la mia pazienza non soffrendo ulteriore ritardo, fé darmi alla vela, ed alle 10 eravamo in franchia dai banchi ed il tempo pareva alfine deciso a menarci in Inghilterra il giorno seguente; ma queste mie speranze non furono di lunga durata poiché verso le 5 ½ la pioggia nuovamente in campo decise le prime contrarietà, ed il libeccio in breve fortunale m'obbligò a poche miglia da South Foreland che ebbi a quest'istess'ora in vista chiudere quasi tutte le vele e resisterlo come meglio mi riuscì. Nella notte procurai guadagnare il sottovento del banco di Gallo del quale fortunatamente rilevai il faro per avere uno scarto libero e non impegnarmi con la costa di Francia. In queste acque mi tenne il tempo fortunale e burrascoso per 3 intere giornate senza poter mostrare altre vele che quelle di fortuna; la posizione in cui ero per altro mi tenea tranquillo poiché ave-

vo da sottovento acqua sufficiente, e tornava il caso opportuno perché le Guardie-marina avessero imparato a conoscere le difficoltà di questi mari anche nel colmo della buona stagione, quando le notti sono brevi tanto che quasi i due crepuscoli s'accavallano, e non si è nella pericolosa vicinanza della costa, circostanza che non accade sovente: però il pensiero che i giorni scorrevano ed incominciavo a sentire difetto di viveri davami angustia, ed appena ebbi tregua, forzai di vele cercando imboccare la Manica, ma contro i miei desideri ostinatasi nuovamente i venti dal SO, mi diedero solo campo di prendere la rada di Downs per aspettarvi il termine della contrarietà. Era con noi ancorato uno stuolo di legni da Commercio d'ogni nazione, tra i quali due brigantini di nostra Real Bandiera, ad uno dei quali colle mie maestranze riparai qualche avaria facendogli parimenti costruire una testa di moro che aveva rotta pel gran mare sofferto. Un desiderato cambiamento del vento arrivò verso le 2 P.M. del 27, ed alle 3 feci vela, ed in breve passammo al traverso di Dover in modoché il 28 Agosto alle 10 A.M. ancorai nella rada di Portsmouth. Questa ostinazione del tempo tanto protratta richiamò seriamente la mia attenzione sullo stato dei viveri, e mio malgrado dovetti provvedermene almeno fino agli 8 di Ottobre, epoca nella quale contavo essere a Brest, e del modo come contribuì ad ottenerli colla maggiore economia possibile cercandoli dall'Entrapot, rileverà nell'articolo del mio rapporto che concerne questo ramo.

È inutile che trattenghi la sua attenzione sulle grandi ed importanti risorse di quest'Arsenale che fu visitato in tutt'i suoi particolari dai miei Uffiziali, dalle Guardie-marine e da tutte le altre classi, poiché ci furono accordate dall'Ammiraglio di stazione i più ampi permessi. Dovetti anche in questa circostanza interessarlo a permettermi che uno dei miei Marinari di pianta chiamato Giuseppe Cosmai fosse stato accolto nell'Ospedale di Marina inseguito delle premure avanzate dalla Facoltà Sanitaria di bordo, la quale ponendo a mente alla brusca temperatura che soffrivamo, temeva che si fosse maggiormente aggravata la capitale malattia che travagliava da più tempo quest'individuo; contemporaneamente scrissi al nostro Console Minasi a Londra onde avesse curato assisterlo e facilitargli nel caso di buon'esito il suo ritorno nel Generale Dipartimento. Ultimate che furono le mie operazioni intorno all'acquisto dei viveri, e dopo che fu interamente esaurito quando riguardava lo scopo dell'istruzione, alle 3 P.M. del 6 Settembre diedi alla vela pel canale di levante dell'Isola Wight, ed in poche ore raddoppiato che ebbi i bassi fondi invicinanze dello Ship-Light, concedai il pratico e diressi per la mia rotta. Le circostanze di questa navigazione furono tanto propizie che dopo una traversata di 20 ore avevo ancorato nel Porto di Plymouth. Resi in arrivo il saluto alla Piazza ed all'Ammiraglio di Stazione, e nel fargli visita trovai che le Comendatizie del Principe di Castalcicala nostro Ambasciatore presso S. M. Britannica ci avevano preceduto in questa Città, in modo che appena mostrai desiderio di ottenere un'autorizzazione per visitare il magnifico Arsenale e le sue adiacenze, furono me

presenti dati gli ordini più chiari per permetterci l'entrata in tutti i giorni nei Stabilimenti di dipendenza della Marina qualunque essi fossero. Queste gentili esibizioni furono accolte col più grande interesse, ed io seppi ricavarne tutto il profitto, perché era invero immenso il materiale che osservavasi in rapporto alle costruzioni, e numerosissimi gli attelieri mossi da industrie macchine a vapore, ed è forza convenire del progresso cui son pervenute le invenzioni in questi grandiosi Stabilimenti. La mattina del 12 Settembre pervennero per la via di Londra i due venerati dispacci in duplicato del 26 Agosto N° 1692, ch'ebbe la bontà Signor Generale dirigermi a Plymouth; subito spedì per l'acquisto del Sapone in ordine ai Sovrani Comandi, e per le cure del Vice-Console riuscì ad acquistarne 728 libbre inglesi, ch'era tutta la quantità che poté raccogliersi nel paese, e tenni presente la disposizione di visitare il Porto di Cartagena allorché sarei stato di ritorno nel Mediterraneo. La mattina del 13 alle ore 6 lasciai la baia dirigendo per Brest. Il tempo favorevole non secondò interamente le mie vedute, poiché a 40 miglia da Ouessant i venti girando ma mano si stabilirono freschi dall'OSO, obbligandomi riattaccare l'Inghilterra, in modoché la sera quando posi nuovamente a libeccio ero in vista a poca distanza dai fari di Capo Lezard. Nella notte le apparenze sempre più minacciose, tenevano i venti variabili nelle burrasche dal SO all'ONO, fintanto che decisero un colpo di vento da Maestro, che dovetti resisterlo con le gabbie tutte terzarolate poiché così esigeva la mia posizione. All'una circa, una delle mie gabbie si lacerò, circostanza che mi costrinse chiudere l'altra, e finché non sostituì l'unica che avevo in serbo, ressi con le basse vele terzarolate procurando come diceva le coste d'Inghilterra. Non avrei avuto nessun'angustia in questa circostanza avendo pruove sufficienti delle buone qualità della Fregata, se il mare travagliando potentemente l'alberatura non avesse fatto crepare una briglia, e se non avessi avvertito una falla alla mura dritta che davami due pulzate d'acqua l'ora al dippiù dell'ordinario; la necessità d'un generale calafataggio, e le altre riparazioni che avevo protratto da lungo tempo colla lusinga sempre della buona stagione, mi tenevano poco tranquillo per questa parte, cosicché risolsi prendere il primo ancoraggio che riuscivami per riparare nel miglior modo possibile e continuare per Brest; non ottenni come avrei desiderato guadagnare le acque di Falmouth, ed alle 11 della sera dovetti invece ancorare nuovamente a Plymouth: ed il tempo Signor Generale imperversò in modo che in questa baia tutta ricoverata, mi fu impossibile dar mano a riparare la falla che le mie maestrane giudicarono prodotta a una fessura nel mezzo d'una tavola di cinta propriamente sottoposta al piede della scarpa dell'ancora. Riflettendo in questa circostanza all'Inverno che già inoltrava ed al resto della navigazione che rimanevami a compire nel Mediterraneo, pensai che ogni ulteriore indugio sarebbe stato imprudente, e quindi mi diressi a S. E. il Duca di Serracapriola Ambasciatore di S. M. presso il Re dei Francesi onde ottenermi tutte le facilitazioni possibili dalle Autorità dell'Arsenale di Brest dove pensavo eseguire gli accomodi per conciliare con questo mezzo la buona

condizione dei medesimi con l'Interesse del Regio Erario ai quali avrei vegliato con tutta alacrità. Appena il tempo diemmi tregua, le maestranze s'occuparono riparare la vena d'acqua che in fatti trovossi generata da una tavola di cinta sotto la scarpa dell'ancora alla mura dritta dove si rinvenne del marcio; fu immediatamente scalfito sino al canto vivo e per la lunghezza di quattro piedi fu posto un riempimento di quercia che riusciva quasi a fior d'acqua, quindi fatto il tutto ben calafatare e rimessa nuovamente a suo posto la scarpa, si riparò la falla. In questo mentre fortificai benanche il Buompresso sostituendovi la briglia nuova, e quando fui pronto aspettai il tempo che si mantenne fortunale dal 3° quadrante fino alla notte del 21, non ostante le piogge fossero cadute copiosissime; seppi poi che tra i danni accagionati da questo temporale noveravasi sventuratamente la perdita della Goletta Francese da guerra la Doris, la quale di ritorno dalle Indie Occidentali, in un colpo di vento scavirò nel momento che era per ancorare sulla rada di Brest e pochi individui camparono la vita. La mattina del 22 che i venti vennero nel primo quadrante e che il tempo a parere del pratico delle Coste di Francia che aveva a bordo sembrava deciso al buono, feci vela cessando così le mie angustie riguardo ai viveri che erano vicino a terminare, e che non mi sarei mai deciso rimpiazzarli in Inghilterra, quand'anche mi fosse costato il tenere l'Equipaggio per qualche giorno ad una scarsa razione, poiché malgrado tutte le facilitazioni ottenute, i miei desideri non erano soddisfatti. La notte del 22 speravo avere in vista il faro di Ouessant, ma l'aria nebbiosa me lo impedì, ed intanto i venti a mano a mano rinforzando girarono fortunali dal NE e dovetti resisterli alla cappa sino alla mattina del 24; in questa circostanza la gabbia di servizio che avevo accomodata a Plymouth nuovamente si lacerò in più punti, e dovetti persuadermi non essere più atta a servire, quindi la sferì e nel corso della notte feci vela la nuova; il mare che fu questo tratto del canale risentiva le conseguenze del basso fondo, travagliando di continuo la Fregata, produsse che l'acqua diminuita dopo le riparazioni della falla, aumentò ad un grado che non avevo mai avvertito per lo innanzi, e mi provò che il bisogno del calafataggio ce avevo lungamente protrato non permetteva più indugiare, tanto più che l'ultimo eseguito contava l'epoca del Febbraio del 1844, e dopo navigazione sì travagliata era veramente soddisfacente non averne prima di quest'epoca risentito una precisa necessità. In questo Stato di cose Signor Generale riflettendo al caso d'una ostinazione nel vento misurai tutto il peso della responsabilità che costavami l'aver rinunciato pel vantaggio dei Reali Interessi al provvedermi d'una quantità maggiore di viveri nel lasciare che feci l'Inghilterra; ma del resto in questa lotta vidi il compenso d'aver guadagnato con tal decisione una non lieve economia pel Real Governo. Finalmente verso la notte del 24 il ventò cedé, e sull'alba del 25 girato più favorevole mi permise far rotta per la Baia di Brest passando tra le rocche dei Santi e la corona dei bassi fondi che furono a scirocco dell'Isola Ouessant, la quale non potei riconoscere per la densa nebbia, non mancando però d'una longitudine osservata sulla quale calcolavo con

certezza, progredi nella rotta ed entrando nella Baia mi diressi ad evitare le rocche nere senz'altro scorgere che ad 8 o 9 miglia il Capo S. Mattien; in queste acque l'aria si chiari e nello scoprire l'Isola di Ouessant ebbi anche opportunità di avere un pratico locale, sicché alle 9 ½ P.M. del 25 settembre ancorai nella rada di Brest. L'indomani nel ricevere la pratica resi alla Piazza ed al Porto il Saluto d'uso, e fui quindi a far visita all'Ammiraglio Prefetto Marittimo Signor Grivel dal quale mi fu rimesso un piego del Real Governo che conteneva il duplicato del dispaccio del 26 Agosto N° 1692. Questi mi esibì con la più cordiale sollecitudine tutt'i mezzi che sarebbero stati necessari alle occorrenze della Fregata: tali offerte erano opportunissime ed in ringraziarlo non gli tacqui essermi già diretto al nostro Ambasciatore a Parigi per ottenermi autorizzazione di profittarne, ed ero tuttavia in attenzione dei suoi ordini; non ostante ciò egli volle spedirmi a bordo un Costruttore con due Capi Mastri onde osservassero quanto occorrevasi nel caso le cose si fossero decise per l'affermativo. Nella mia posizione vedevo con piacere conciliati in questo modo gl'interessi del Real Governo colla sollecitudine e la buona condizione degli accomodi dei quali avevo preciso bisogno, e che mi consigliarono invocare la cooperazione di S. E. il Duca di Serracapriola. Dimodoché appena ricevei le sue istruzioni, mi premurai senza lasciar scorrere altro tempo giovarmi delle offerte dell'Ammiraglio, e permisi che il Costruttore che mi fu destinato dal Genio Marittimo visitasse accuratamente la Fregata in tutt'i suoi punti, avendogli preventivamente dichiarato la mia idea, che era quella di limitare le riparazioni nel puro margine del necessario. Esaminato che fu lo stato della Fregata il Costruttore conchiuse col dirmi, che il calafataggio dei trincanini, delle cinte, e quello del bagno asciugo meritava rifatto interamente; trovava ancora necessario rimettere i fogli di rame mancanti e cambiare quelli laceri, poiché il trascurarlo oltre all'inconveniente d'una perdita maggiore che sarebbe risultata dal proseguo della navigazione, una tal mancanza avrebbe parimenti influito a danneggiare la carena, finalmente osservava che nel corso del travaglio si sarebbe avuto campo da meglio vedere se altre cose fossero state necessarie eseguirsi; bisognava intanto che ad esempio dei bastimenti da guerra Francesi fossero eseguite queste riparazioni nel bacino dove doveva necessariamente entrare la Fregata. Riflettendo allora alle particolari circostanze del bastimento ed ai gran vantaggi che sarebbero risultati da simile operazione, considerando parimenti la lieve spesa ed il breve tempo, che sarebbe costato il risparmiare nel ritorno nel Generale Dipartimento una indispensabile carena, m'indusse a giovarmi di questi mezzi, e senza indugio la mattina del 29 entrai nel porto, dove a norma dei regolamenti mi venne designato un locale per accasermare l'Equipaggio, e furono date tutte le disposizioni per provvedere a quanto poteva occorrermi. Il Direttore delle Costruzioni dal quale dipesi, trovò essere sufficiente per preparare la Fregata ad entrare in bacino sbarcare semplicemente l'artiglieria e pompare l'acqua, ed alle difficoltà che avanzai su tale oggetto mi rispose che non eravi nessuno inconveniente da temersi pel rima-

nente dei pesi che lasciavano a bordo pel tempo che la Fregata sarebbe rimasta a secco, poiché la lunga esperienza lo aveva col fatto provato negli Arsenali di Francia dove tutto giorno s' eseguivano simile operazioni. Lo sbarco dell' Artiglieria e lo svuotare dell' acqua non importò che il costo d' una sola giornata di travaglio, durante la quale le maestranze completarono l' intero calafataggio dei trincanini con le adiacenti tre prime tavole di batteria e quelli del ponte scoperto, come ancora i riempimenti di legname che dovettero rifarsi nei trincanini perché si rinvennero guasti. L' indomani spedì sulla veleria le quattro maggiori che non erano più in istato di servire, per valere di modello alla costruzione delle altre che domandai, essendomi ristretto pel bisogno delle vele a questo solo rimpiazzo: profittai ancora della circostanza per visitare le catene e curarle convenientemente; sghindai di gabbia per visitare accuratamente il padiglione e rifarvi quant' era bisognevole. Nel porre a terra il timone per osservarsi se vi fosse stato necessità di riparazione, il Costruttore dopo qualche giorno mi disse eresi rinvenuta una fenditura orizzontale nel dritto, generata dagli sforzi che aveva fatto nel tempo della navigazione che quasi lo aveva rotto; trovò egualmente l' aguaglio di ferro consumato come del pari la corrispondente femminella: quest' inconveniente non di leggiero interesse riparò per la prima parte con un rinforzo di lamine di ferro sulla fenditura, e col rifare a nuovo l' aguaglio aumentandone di qualche poco la pesantezza per compensare la parte consumata della femminella, e mi disse che pel resto del viaggio questo rimedio sarebbe stato sufficiente, ma che al mio ritorno in Napoli v' era necessità d' un accomodo essenziale. Allorché fu tutto pronto che dall' inarcamento della chiglia che diedi al Costruttore, fu calcolata l' inclinazione delle taccate, la mattina del 2 Ottobre profittando dell' alta marea entrai nel bacino ch' era stato di tutto approntato. Quando la Fregata fu a luogo, rimesse le porte, e che le acque colla bassa marea cominciarono a sortire, volli aspettare sino alle 7 della sera, che fu l' ora che la Fregata poggiò sulle taccate, per assicurarmi del risultato finale dell' operazione, e debbo accertarla Signor Generale che fu in vero soddisfacente vedere corrispondere con tanta esattezza la nostra chiglia con la curva disegnata dalle taccate, né fu il menomo movimento avvertito in quell' istante. La Fregata fu regolarmente puntellata e tutto l' insieme della manovra procedé con una esattezza ed una sollecitudine ammirevole. La mattina seguente la Fregata era perfettamente a secco essendosi, dalle pompe vuotato il rimanente dell' acqua, cosicché si dié mano a scoprire i primi tre fili di rame del bagno asciugo, quello lungo la spiga e la rimanente porzione delle due ruote; risultò da questa prima ispezione in più punti della carena che il calafataggio del piano era in buono stato, non così quello del bagno asciugo che doveva interamente rifarsi. La rame quantunque generalmente consumata pure buona porzione poteva continuare a servire per qualche altro tempo, rimpiazzando però i fogli laceri e quelli che erano mancanti. In questa circostanza pensai sostituire i fogli di rame laceri con gli altri usati ma di condizione anche migliore del resto dei nostri; solamente riserbai due fili nuovi pel

bagno asciugo dove la rame fu trovata d'un deperimento assoluto. Rinvenutosi egualmente consumato e rotto il canale di ferro in due pezzi che custodisce il tagliarame dall'urto degli ormeggi, si pensò sostituirvene un altro di rame il quale lo abbracciasse interamente dal piede di ruota cominciando sino al suo estremo, ed a meglio garantirlo fu sopraposto al piombo e bene inchiodato, come ora generalmente praticasi pei legni da guerra, ben'inteso che questa specie di fogli di rame che costituiscono nell'insieme il canale, sono espressamente costruiti di spessezza tale da resistere efficacemente all'urto delle catene. Nel corso di questo lavoro furono adottati vari riempimenti pei punti scoperti marci, e maggior numero ne fu collocato verso la mura dritta nella parte specialmente dov'ebbe origine la falla antecedentemente menzionata. Nel tempo che tutto progrediva regolarmente non ho mancato mai assistervi di persona facendo prendere in ogni giorni stretto conto delle maestranze che venivano a bordo, dei lavori che eseguivano nel corso del travaglio, prendendo nota parimenti di tutti gli oggetti che s'impiegavano, di quelli che tolti dovevano essere calcolati a discarico dell'importo generale, notamento che curai anche rimetterle nell'incartamento generale che e spedi colla data del 17 Ottobre n° 622, cosicché dal canto mio niente fu trascurato per vegliare alacremenente agli interessi del Real Governo. La sera del secondo giorno della mia dimora nel bacino gli accomodi che si eseguirono con ammirabile prontezza erano ultimati e si era parimenti avuta cura non solo di ben nettare la rame in tutto il corpo della carena, ma benanche di riporre a nuovo tutta la chiodaggione mancante, sicché se non fosse accorsa la circostanza della Domenica che impediva ogni travaglio avrei potuto sortire, ciocché feci nel corso di Lunedì, operazione che risultò felice quanto l'altra dell'entrata. Rimessa a galla la Fregata, riprese la prima posizione nel Porto per compiere il rimanente del calafataggio nelle opere morte. Nel tempo che questo progrediva le maestranze scoprirono nella parte esterna del bordo e propriamente quella sottoposta al parasartie di maestra alla sinistra del marcio, e furono sollecite avvertirne il Costruttore il quale mi fé riflettere alla necessità di ripararvi; questo suo giusto desiderio incontrò le mie difficoltà prevedendo agli ulteriori bisogni che su tal rapporto avrebbe presentato lo stato della Fregata che io non ignoravo, ad ogni modo mal volentieri permisi che si fosse esaminato quel punto che impegnava la loro attenzione. Scoperte adunque le opere vive, si rinvennero i riempimenti delle ossature totalmente marci, e quel fradiciume aveva già impegnato porzione degli scalmi coi quali era a contatto; ingolfarsi in questa natura di cose sarebbe stato eccedere lo scopo prefissomi, cosicché malgrado ne comprendessi la necessità poiché sapevo che buona porzione della impernatura delle landre era fidata al marcio, mi risolsi a far riparare provvisoriamente quella località facendo rimanere il resto tal quale trovavasi. Questa circostanza accompagnata da ciò che il Costruttore istesso mi disse nel prosieguo quando furono messi alcuni riempimenti da poppa dove parimenti s'osservò del marcio, m'obbligò Signor Generale a dirle che la Fregata sente il vivo bisogno di una generale

riparazione nel sistema dell'opera morta, dove in molti punti essenziali conosco esservi del guasto, che trascurato col progredire del tempo menerebbe a serio inconveniente. Nell'istesso giorno imbarcai l'artiglieria e quant'altro era convenuto deporre sui pontoni che fin dal primo momento mi furono destinati, come anche diedi mano a completare l'acqua e sistemare il padiglione ghindando successivamente di gabbia e di velaccio in modo che sul finire del giorno 11 non rimaneva nient'altro a farsi e la Fregata fu pronta a sortire dal Porto.

Dopo averle esposto con la più grande particolarità la narrativa delle riparazioni eseguite nel bacino e nel tempo della Stazione di Brest, debbo Signor Generale riassumendo le idee richiamare la sua attenzione sui principali punti che interessano l'insieme di così importante operazione. Primieramente è con la più grande soddisfazione che debbo assicurarle della perfetta riuscita di questa operazione, e testimonio dello zelo e dell'interesse messo dalle maestranze nell'esecuzione dei travagli, debbo facendo eco a quanto l'Ingegnere Costruttore Signor Cavaliere Chedeville mi disse ripeterle che le operazioni della carena sono state di natura tale da risparmiare per molti altri anni ulteriore accomodo alla Fregata; e qui se a lei piace riflettere, si limitarono le mie idee; questo vantaggio desiderai ottenere pensando che ogni altro disguido nelle opere morte sarebbe stata operazione che poteva e doveva eseguirsi nel Generale Dipartimento. Secondariamente l'interesse e le sollecitudini mostrate sin dal primo momento dalle Autorità cui fidai gl'interessi del Real Governo, furono per me la prima e la migliore garanzia che avessi potuto sperare per conciliare le vedute economiche col buon esito degli accomodi, ed il fatto prova meglio di ogni altro ragionare la lieve somma cui ascese il conto generale dalle Amministrazioni rispettive, e che mi sollecitai rimetterle originalmente, quantunque a tal proposito potrei ripeterle quanto l'Ammiraglio mi disse, memorando il disinteresse col quale il nostro Governo aveva in differenti circostanze trattato i legni della Nazione Francese. Da ultimo Signor Generale concorse efficacemente all'intento ottemuto la perseverante assistenza, lo zelo degno del più alto elogio del Costruttore Signor Chedeville, il quale spinto da nobile gara volle in questa circostanza spendere tutte le sue cure nel disimpegno dell'incarico che gli fu commesso, ebbo in onore del vero dirle Signor Generale che eguali ma non maggiori premure avrebbero potuto essere prodigate ad un legno di sua nazione. S'associa immediatamente a questo elogio, l'accoglienza veramente ospitale dell'Ammiraglio Pari di Francia Prefetto Marittimo Signor Grivel, il quale considerando il nostro Equipaggio come proprio, e la Fregata come di sua nazione, provvedé a tutt'i loro bisogni interessandosene caldamente e procurando fornirgli quanto poteva occorrere nella circostanza, vegliò con le più energiche disposizioni ai nostri interessi ed al progredimento dei lavori che si eseguirono; a questo primo dovere di mia riconoscenza si piacque aggiungere quello che gli debbo per le cortesie, pei tratti amichevoli che prodigò a tutti gli Uffiziali e le Guardiamarine ai quali diè tutti i mezzi da profittare col più grande successo della

Stazione, autorizzandoli ad osservare particolarmente quanto potea interessare la loro istruzione: questi tratti che sono vivamente scolpiti nel mio cuore, e che mi rammenteranno con immenso piacere i vantaggi che ho ottenuto pel mio Governo, mi obbligano reclamare tutta la sua cooperazione Signor Generale perché nell'umiliarli a S. M. il Re (N. S.) siano per meritare un contrasegno della Sovrana Clemenza in compenso di così onorevole ed ospitale accoglienza. Nel dar termine a questo articolo Signor Generale mi permette che nel farle rilevare in questa circostanza i servizi prestati dai miei Ufficiali e dalle Guardiamarina che vegliarono incessantemente all'esecuzione dei lavori ed al buon'andamento del servizio, interessi egualmente la sua valevole cooperazione per le gravi spese alle quali soggiacquero, poiché i regolamenti del porto inibivano per qualunque si fosse ragione il conservar lumi a bordo durante la notte e l'aver fuochi accesi nel corso del giorno, circostanze che li costrinsero a cercare un'alloggio a terra che fu per una particolare circostanza del paese carissimo, poiché era appunto l'epoca delle vacanze e gli Allievi della Scuola Marittima sul Vascello il Borda ricondotti dalle loro famiglie occuparono quasi tutti gli alberghi. Son persuaso che se il risultato di quest'operazione giunga, come ardisco sperare, ad ottenermi il Sovrano Compiacimento, le mie fatiche saranno già state di gran lunga compensate ed i miei Ufficiali potranno lusingarsi della Sovrana Considerazione.

Ultimati che furono tutti gli accomodi verso le 7 A.M. del giorno 12 sorti dal Porto riprendendo l'ancoraggio della rada dove mi tennero in aspettativa i viveri, i quali non ostante le mie premure non furono pronti prima del 21 ottobre: avevo regolarizzate tutte le contabilità, ringraziato vivamente l'Ammiraglio, e l'una dopo l'altra tutte le Autorità colle quali fui in relazione, cosicché la mattina del 22 Ottobre col favore dei venti dall'Est lascia la rada dirigendo a continuare la mia missione. I venti secondarono la mia rotta, e nel prolungare che feci la costa di Portogallo ebbi occasione da sperimentare il felice risultato delle riparazioni eseguite nella Carena, poiché la Fregata sotto le gabbie e velacci forzando di vele, filò circa 12 nodi l'ora, cammino che pel passato non erasi mai ottenuto, e pare che la nuova linea d'acqua ed una maggiore immersione fosse concorsa del pari a vantaggiare le altre qualità, come risulta dal calcolo della traversata eseguita; difatti dopo 9 giorni fui in vista del Capo Spartel, e nell'imboccare lo Stretto non ostante le contrarietà mi tennero bordeggiando sulle alture di Malaga per qualche altro tempo pure la mattina del 7 Novembre alla ½ P.M. ancorai a Cartagena, e dopo che le Guardiamarina ebbero preso cognizione dei resti di quel grandioso Arsenal e delle poche particolarità che offrivano le fortificazioni e la Città, ripresi il mare la mattina del 15 Novembre e diressi tra le Baleari e la Costa di Spagna pel Capo Creux, dalle alture del quali traversai il Golfo Leone con 3 terzaroli alle gabbie, e dopo felicissima navigazione, nelle ore pomeridiane del 19 novembre ancorai nella rada di Tolone, dove alla vela istessa resi onore al Retro Ammiraglio della Squadra Francese stazionata in Porto,

ed immediatamente dopo alla Piazza. Gli Ufficiali e le Guardiamarina terminarono con questa stazione l'esame dei più cospicui Arsenali d'Europa, ed il tempo giovò non poco a farne profitare interamente. Il 12 Dicembre alle 2 P.M. che pervenne il venerato dispaccio del 6 del mese istesso N° 2412 in seguito delle nuove istruzioni, affrettai per quanto mi riuscì possibile il rimpiazzo dei viveri che avevo fino all'epoca del 5 Febbraro e completarlo sino al 17 Marzo, onde ovviare alle contrarietà che avrebbero potuto insorgere a ritardare la navigazione nel forte della Stagione invernale, e tenermi per l'epoca del ritorno a quanto prescrivevano i nuovi ordini ricevuti. Colsi egualmente la prima circostanza opportuna per spedire a Marsiglia il Guardiamarina Signor D. Giovanni Echaniz che feci accompagnare dal 2° Chirurgo del bordo onde fosse stato convenientemente assistito lungo quel transito, avendo interessato il nostro Console Generale di Marsiglia che all'arrivo del Guardiamarina in parola avesse provveduto al suo imbarco sopra uno dei battelli a vapore per farlo restituire al Generale Dipartimento; disposi ancora che dal Contadore del Bordo gli si fosse liberato in anticipo la somma di docati 70 per le spese di viaggio, restando a cura del Signor Echaniz nel renderne conto, esibire i debiti documenti.

Troverà Signor Generale nel percorrer i Giornali delle Guadiemarina l'insieme di cognizioni fruttate dalle successive scorse fatte nell'Arsenale e negli altri Stabilimenti Marittimi che assicurarono il più lodevole profitto in questa permanenza che non mi trattengo a dettagliarlo circostanziatamente. Non prima del 28 Dicembre furono ultimate le finali operazioni per l'acquisto dei viveri fatti a Tolone, e se i venti dall'OSO nel corso dei due giorni seguenti fossero stati di minore intensità avrei dato alla vela, ma fui costretti aspettare il 31, e malgrado la perfetta calma sopraggiunta interessai il Vice Ammiraglio Prefetto Marittimo Signor Baudin pel rimorchio d'un vapore che mi venne prontamente spedito, e così dalle vicinanze del Capo Cept far vela e dirigere per la mia Missione. La calma durò l'intera notte del 31, e nelle ore A.M. del primo, quando ripresero i venti dal NO e feci rotta, avevo ancora in vista di faro dell'Isola Hyeres. La traversata sul Capo Tolare che per l'aria fosca non potei riconoscere fu rapidissima, ed i venti continuando dal 4° quadrante mi menarono nelle acque del Maretimo la mattina del 3 alle ore 10 A.M. e nella notte istessa sul Capo Passaro; in questi paraggi i venti sempre intensi dall'OSO acquistarono un tal carattere di violenza, che sul tramonto del 6 giunsi in vista dell'Isola di Zante, e convenne per le burrasche variabili del 3° e 4° quadrante tenersi al traverso. Sul finire del giorno seguente diedi nel passaggio tra Cefalonia e Zante, e quasi l'intera notte impiegai per guadagnare sui bordi la rada di quest'ultima dove ancorai alle 8 A.M. Dopo che le Guardiamarina ebbero preso cognizione dei pericoli nel canale a tramontana tra l'Isola Cefalonia e Zante rimarcando i rilevamenti del secco di capo Scala, quindi osservato la Rada con le costruzioni del porto che volgono al loro termine, le fortificazioni, la Città e quanto potea interessare la loro istruzione, verso le 6 P.M. degli 11 dopo essermi provveduto d'un pratico diedi

alla vela dirigendomi per Navarrino. Il tempo fu bellissimo ed alle 12 A.M. del giorno seguente ancorai nella Baia a tempo per potervi solennizzare la fausta ricorrenza del giorno natalizio di S. M. il Re (N. S.). Questa magnifica e memorabile Baia uno degli ancoraggi di rifugio il più importante che trovasi in questa costa di Grecia, offriva per la sua tranquillità il vantaggio da rilevarne il piano con quella esattezza che addomandando simili lavori, marcandovi con identica precisione tutt'i pericoli nati dalla perdita dei legni Turchi ed Egizi che furono sommersi nell'epoca della battaglia; pensai adunque far eseguire questo lavoro alle Guardiemarina il quale è accompagnato dalle astronomiche calcolazioni che stabilirono con la più grande esattezza la Latitudine e la Longitudine del Castello di Navarrino, e completare così quella parte che riguarda questo ramo dell'istruzione.

Completatosi in questo modo l'insieme del lavoro, avrei lasciato l'ancoraggio il 5 del corrente mese se la pertinacia dei venti del 3° e 4° quadrante non fosse venuta in campo, ed ostinata avesse protratta la mia partenza fino al 12, che potei cogliere l'opportunità di poca bava da levante per dare alla vela nelle prime ore del mattino. Avevo in mente dirigere la mia rotta alla ricognizione del Capo Passero e per la costa di Mezzogiorno della Sicilia continuare la navigazione del ritorno in Napoli dopo consumato il tempo prescritto dalle mie istruzioni: però i venti dall'ONO che ripresero freschi mi costrinsero ad abbandonare questo progetto e dovetti invece attaccare il Capo Spartivento cercando guadagnare il faro; ma sempre scarsi e contrari fui tutta l'intera giornata del 19 a bordeggiare infruttuosamente, e nelle acque della torre le apparenze del tempo più minacciose, e la violenza della corrente mi posero in tale posizione che dovetti verso le 9 della sera dar fondo in Messina. Questa stazione comunque breve non favoriva certamente l'idea che avevo di tenere le Guardiemarina liberi da ogni altra distrazione, ed intenti solo a giovarsi sino all'ultimo giorno dell'istruzione che gli procurava un'assidua e costante applicazione, quindi mi risolsi pel loro vantaggio tenermi in contumacia volontaria sino a che un favorevole cambiamento m'avrebbe permesso riprendere la navigazione. Il giorno 22 le circostanze del tempo sembrarono alquanto migliorate in modo che alle 3 A.M. diedi alla vela, ed in breve uscito in franchia dal faro proseguì la rotta con pochi venti dal 4° quadrante, trovandomi nelle vicinanze di Capri la mattina del 27; nel dirigermi quindi all'ancoraggio fu in vero Signor Generale un momento di comune esultanza quella del Saluto che in vicinanza del tempio di Nostra Signora di Piedigrotta fu reso dalle nostre Artiglierie in rendimento di grazie a quella Vergine che con speciale protezione guidò e sorresse sempre la lunga e felice navigazione, quindi a norma delle disposizioni ministeriali ancorai alle ore 8 P.M. nel Porto Militare.

Nella pagina seguente, l'allegato *Stato dell'abilità e condotta ed altre qualità corrispondenti ai sottoscritti Guardiemarina ed Alunni imbarcati sul detto Real Legno dall'epoca del 15 agosto 1844*

<i>Gradi</i>	<i>Nomi e cognomi</i>	<i>Nascita</i>	<i>Salute</i>	<i>Condotta e costumi</i>	<i>Talenti</i>	<i>Profitto</i>	<i>Teoria</i>	<i>Applicazione alla pratica del mestiere</i>	<i>Attitudine al mestiere</i>	<i>Tenuta del giornale di navigazione</i>	<i>Merito del giornale di navigazione</i>	<i>Merito del giornale storico</i>
<i>Brigadiere</i>	D. Pietro di Martino	1823	Ottima	Ottimi	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo
<i>Idem</i>	D. Giovanni Persichetti	1824	Ottima	Ottimi	Grandissimi	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo
<i>Sottobrigadiere</i>	D. Roberto Pasca	1822	Ottima	Ottimi	Grandissimi	Ottimo	Ottimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo
<i>Idem</i>	D. Giuseppe Milano	1823	Ottima	Ottimi	Grandissimi	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grande	Grandissimo	Quasi Grande
<i>Guardiamarina</i>	D. Antonio Masseo	1823	Ottima	Quasi Grande	Grandissimi	Grande	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grande	Grande
<i>Idem</i>	D. Antonio Imbert	1825	Ottima	Ottimi	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo
<i>Idem</i>	D. Eduardo d'Amico	1829	Grandissima	Ottimi	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo
<i>Idem</i>	D. Giovanni Ayala	1825	Ottima	Ottimi	Grandissimi	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grande
<i>Idem</i>	D. Errico Costantino	1823	Ottima	Ottimi	Grande	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grande	Grande	Grande
<i>Idem</i>	D. Guglielmo Acton	1825	Ottima	Grande	Ottimo	Ottimo	Grandissimo	Ottimo	Ottimo	Grande	Grande	Grande
<i>Idem</i>	D. Roberto Pucci	1823	Grande	Ottimi	Grande	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grande	Grande	Grandissimo	Grandissimo
<i>Idem</i>	D. Emanuele Pucci	1825	Grandissima	Ottimi	Grande	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grande	Grandissimo	Grandissimo
<i>Idem</i>	D. Francesco Benedetto Bosco	1823	Ottima	Ottimi	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Grandissimo	Ottimo	Ottimo
<i>Idem</i>	D. Pietro Santantello	1825	Ottima	Ottimi	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo
<i>Idem</i>	D. Achille Paduano	1822	Ottima	Ottimi	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo
<i>Idem</i>	D. Giovanni Dapuy	1826	Ottima	Ottimi	Grande	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grande	Quasi Grande	Grandissimo	Quasi Grande

<i>Gradi</i>	<i>Nomi e cognomi</i>	<i>Nascita</i>	<i>Salute</i>	<i>Condotta e costumi</i>	<i>Talenti</i>	<i>Profitto</i>	<i>Teoria</i>	<i>Applicazione alla pratica del mestiere</i>	<i>Attitudine al mestiere</i>	<i>Tenuta del giornale di navigazione</i>	<i>Merito del giornale di navigazione</i>	<i>Merito del giornale storico</i>
<i>Idem</i>	D. Cesare Salazar	1822	Grandissima	Ottimi	Grande	Grande	Grande	Grandissimo	Mediocre	Quasi Grande	Grande	Quasi Grande
<i>Idem</i>	D. Giovanni Echaniz	1821	Cattiva	Ottimi	Ottimo	Per quanto ha permesso la sua salute	Ottimo	Non sperimentata	Non sperimentata	Grande	Ottimo	Non presentato
<i>Idem</i>	D. Pietro Lauria	1821	Grandissima	Ottimi	Grande	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Grande	Grandissimo	Quasi Grande
<i>Idem</i>	D. Cristofaro Mansi	1825	Ottima	Grande	Ottimo	Ottimo	Grandissimo	Ottimo	Ottimo	Grandissimo	Ottimo	Grandissimo
<i>Idem</i>	D. Guglielmo Cardona	1823	Grandissima	Grande	Grande	Grandissimo	Grande	Grandissimo	Grandissimo	Ottimo	Grandissimo	Ottimo
<i>Idem</i>	D. Amilcare Roberti	1829	Ottima	Ottimi	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Grandissimo	Ottimo	Grandissimo
<i>Idem</i>	D. Ruggiero Vitagliano	1823	Ottima	Ottimi	Grandissimi	Ottimo	Grandissimo	Grandissimo	Grandissimo	Ottimo	Grandissimo	Ottimo
<i>Idem</i>	D. Francesco Migliano	1822	Quasi Grande	Ottimi	Quasi Grande	Grande	Grande	Grande	Quasi Grande	Grande	Grande	Quasi Grande
<i>Idem</i>	D. Federico Martino	1828	Ottima	Ottimi	Ottimo	Grandissimo	Ottimo	Grandissimo	Grande	Grandissimo	Ottimo	Ottimo
Aspirante	D. Raffaele Cacace	1825	Ottima	Ottimi	Grandissimi	Grandissimo	Grandissimo	Ottimo	Ottimo	Ottimo	Grandissimo	Grande

<i>Gradi</i>	<i>Nomi e cognomi</i>	<i>Nascita</i>	<i>Salute</i>	<i>Condotta e costumi</i>	<i>Talenti</i>	<i>Profitto</i>	<i>Teoria</i>	<i>Applicazione alla pratica del mestiere</i>	<i>Attitudine al mestiere</i>	<i>Tenuta del giornale di navigazione</i>	<i>Merito del giornale di navigazione</i>	<i>Merito del giornale storico</i>	<i>Osservazioni</i>
Alunno	Pietro de Stefano	1823	Ottima	Ottimi	Sufficienti	Bastante	Sufficiente	Bastante	Bastante	Regolare	Passabile	Passabile	Quest'alunno presenta sufficienti disposizioni pel mestiere e per la sua buona volontà e profitto merita la promozione a 3° Pilota
Detto	Carmine Carcatella	1824	Ottima	Ottimi	Molti	Molto	Molta	Molta	Molta	Ottima	Ottimo	Molto	Questi alunni che riuniscono ottimi requisiti sono particolarmente raccomandabili per avere tratto tutto il vantaggio possibile dalla campagna d'istruzione, profitto che in unione delle diverse navigazioni fatte sin'ora gli danno tutt'il diritto a meritiare la promozione a 3° Pilota
Detto	Gaetano Nisco	1825	Ottima	Ottimi	Molti	Molto	Molta	Molta	Molta	Ottima	Ottimo	Molto	
Detto	Raffaele Molino	1825	Ottima	Ottimi	Molti	Molto	Molta	Molta	Molta	Regolare	Regolare	Regolare	Quest'alunno presenta molta disposizione pel mestiere, e per la sua buona volontà e profitto merita la promozione a 3° Pilota

Estratto dei *Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1840*, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
RETROAMMIRAGLI	Domenico de Almagro	11 gennaio 1831	Ispettore del personale maggior generale della Real Marina	
	Giambattista Staiti	11 gennaio 1831	Ispettore del materiale della Real Marina	
	Ferdinando Anguissola	1 gennaio 1837	Intendente generale della Real Marina	
	Giuseppe di Blasi	1 gennaio 1837	Ispettore dei rami alieni della Real Marina	
CAPITANI DI VASCELLO	Alfonso Sozi Carafa	13 settembre 1824		
	Francesco Saverio Garofalo	13 agosto 1827	Comandante dipartimento marittimo di Messina	
	Raffaele de Cosa	13 agosto 1827		
	Gaetano Imbert	30 maggio 1831		
CAPITANI DI FREGATA	Lucio di Palma	1 giugno 1819		
	Marino Caracciolo	1 giugno 1819	Aiutante maggiore della Real Marina	
	Litterio Longo	8 febbraio 1825	Presidente della corte marziale marittima	
	Pier Luigi Cavalcanti	8 febbraio 1825		
	Vincenzo Lettieri	13 agosto 1827		
	Nicola Carducci	1 gennaio 1837	Sotto-ispettore degli armamenti	
	Francesco della Valle	1 gennaio 1837		
	Federico de Roberti	1 gennaio 1837	Comandante del real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Giovanni Capri	1 gennaio 1837	All'immediazione dell'ispettore dei rami alieni	
	Luigi Jauch	1 gennaio 1837		
	Gabiele de Simone	1 settembre 1837		
	Giovan Battista Lettieri	1 settembre 1837		
	Filippo Pucci	1 maggio 1839		

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Salvatore d'Amico	18 novembre 1839		
TENENTI DI VASCELLO	Leopoldo del Re	12 febbraio 1820	Comandante una compagnia attiva al real Corpo de cannonieri e marinai	
	Antonio Bracco	12 febbraio 1820	<i>Idem</i>	
	Girolamo de Gregorio	12 febbraio 1820	<i>Idem</i>	
	Antonio Palumbo	12 febbraio 1820	<i>Idem</i>	
	Giuseppe Lettieri	12 febbraio 1820	<i>Idem</i>	
	Emanuele Pietromasi	12 febbraio 1820		
	Federico Pianell	12 febbraio 1820	Comandante una compagnia attiva al real Corpo de cannonieri e marinai	
	Ferdinando Pucci Gonzalez	21 agosto 1828		
	Pasquale Vaglieco	11 gennaio 1831		
	Ranunzio de Gregorio	11 gennaio 1831	Capitano del porto di Messina	
	Pietro Costantino	11 gennaio 1831		
	Raffaele Padella	11 gennaio 1831		
	Raffaele Pasca	1 gennaio 1837		
	Salvatore Presti	1 gennaio 1837	Quartiermastro amministratore della scuola del collegio degli aspiranti guardiamarine	
	Bernardo Sansiventi	1 gennaio 1837		
	Mario Patrelli	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia attiva al real Corpo de cannonieri e marinai	
	Luigi Marriello	1 gennaio 1837		
	Antonino Manganaro	1 gennaio 1837		
	Onofrio Spasiano	1 gennaio 1837		
	Giuseppe Ducarne	1 gennaio 1837		
	Diodato Cascante	1 gennaio 1837		
	Giuseppe Mollo	1 gennaio 1837		
	Luigi Caracciolo Villa	1 gennaio 1837		
	Raffaele Gonzalez	1 settembre 1837		
	Luigi Richelmi	1 febbraio 1838		

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Luigi Chretien	17 giugno 1838	Direttore interino dell'osservatorio astronomico	
	Luigi Settimo	18 novembre 1839		
	Giuseppe Salazar	18 novembre 1839		
ALFIERI DI VASCHELLO	Luigi di Borbone conte d'Aquila	19 febbraio 1837		
	Antonio Vitagliano	12 febbraio 1820		
	Ignazio Bardet	12 febbraio 1820	Commissario del Re del consiglio di guerra di guarnigione in Messina	
	Ferdinando Pucci Multon	12 febbraio 1820		
	Emanuele Marin	12 febbraio 1820	Ad una compagnia attiva del real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Francesco Dragonetti	12 febbraio 1820	<i>Idem</i>	
	Francesco Cossovich	12 febbraio 1820	<i>Idem</i>	
	Marco Cacace	12 febbraio 1820		
	Giuseppe Marselli	23 febbraio 1825	Ad una compagnia attiva del real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Pasquale de Libero	23 febbraio 1825		
	Francesco de Cosiron	3 settembre 1827	Quartiermastro amministratore della Scuola degli Alunni Marinari	
	Domenico Ferri	21 luglio 1828		
	Nicola Rocco	21 luglio 1828		
	Girolamo Vergara	24 gennaio 1830		
	Vincenzo Lettieri	11 gennaio 1831	Ad una compagnia attiva del real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Ferdinando Rodriguez	11 gennaio 1831		
	Napoleone Scrugli	11 gennaio 1831		
	Giovanni Carbonelli	11 gennaio 1831		
	Domenico Ferrante	11 gennaio 1831		
	Vincenzo Guillamat	11 gennaio 1831		
	Diego Salinas	30 maggio 1831		

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Carlo de Franciscis	30 maggio 1831	Ad una compagnia attiva del real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Eugenio Rodriguez	1 gennaio 1837		
	Nicola Piscicelli	1 gennaio 1837		
	Giovanni Vacca	1 gennaio 1837		
	Girolamo Grifeo	1 gennaio 1837		
	Giovanni Fowls	1 gennaio 1837		
	Trojano Folgori	1 gennaio 1837		
	Antonio Carafa d'Andria	1 gennaio 1837		
	Pietro Porta	1 gennaio 1837		
	Michele Capelcelatro	1 gennaio 1837		
	Giuseppe Barone	1 febbraio 1838		
	Giuseppe Flores	1 febbraio 1838		
	Carlo Longo	1 febbraio 1838		
	Leopoldo Fowls	1 febbraio 1838		
GUARDIAMARINA	Enrico Garofalo	12 febbraio 1830		
BRIGADIERI DELLE GUARDIEMARINE	Enrico di Brocchetti	9 agosto 1834		
	Leopoldo di Maria	1 gennaio 1837		
GUARDIEMARINA	Amilcare Anguissola	1 settembre 1837		
	Carlo Flores	1 settembre 1837		
	Francesco Goyzueta	1 settembre 1837		
	Edoardo Pianell	5 febbraio 1838		
	Luigi del Core	5 febbraio 1838		

Estratto dei *Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1841*, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
RETROAMMIRAGLI	Domenico de Almagro	11 gennaio 1831	Ispettore del personale maggior generale della Real Marina	
	Giovan Battista Staiti	11 gennaio 1831	Ispettore del materiale della Real Marina	
	Ferdinando Conte Anguissola	10 gennaio 1832	Intendente generale della Real Marina	
	Giuseppe Marchese di Blasi	10 gennaio 1832	Ispettore dei rami alieni della Real Marina	
BRIGADIERE	Alfonso Sozi Carafa barone di S. Nicola	20 gennaio 1840	Comandante superiore del dipartimento marittimo di Castellammare	
CAPITANI DI VASCELLO	Francesco Saverio Garofalo de marchesi Garofalo	13 agosto 1827		
	Raffaele barone De Cosa	13 agosto 1827		
	Gaetano Imbert	30 maggio 1831	Alla immediatazione del Re	
	Lucio di Palma	20 gennaio 1840		
	Marino Caracciolo de principi di Torchiarolo	20 gennaio 1840	Aiutante maggiore dell'spezione del personale e maggioranza generale della Real Marina	
	Pier Luigi Cavalcanti	6 aprile 1841	Alla immediatazione del conte d'Aquila e presidente della commissione della biblioteca della Real Marina	
CAPITANI DI FREGATA	Vincenzo Lettieri	13 agosto 1827	Presidente della corte marziale marittima	
	Federico de Roberti	1 gennaio 1837	Comandante il real Corpo de cannonieri e marinai e comandante superiore della Scuola degli Alunni Marinari	
	Luigi Jauch	1 gennaio 1837	Comandante del deposito della Real Marina in Palermo	
	Gabriele de Simone	1 settembre 1837	Membro della commissione onde esaminare e apprezzare i lavori che si fanno nella fabbrica di Zino per uso del cantiere di alaggio in Castellammare, e membro del Consiglio del Genio militare idraulico, nonché della commissione della biblioteca della Real Marina	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Giovan Battista Lettieri	1 settembre 1837		
	Filippo Pucci	1 maggio 1839		
	Salvatore d'Amico	18 novembre 1839	Alla immediazione dell'ispettore dei rami alieni della Real Marina	
	Leopoldo del Re	20 gennaio 1840	In Castellammare per assistere alle nuove costruzioni che colà s'imprenderanno	
	Antonio Bracco	20 gennaio 1840	Sotto-ispettore degli arsenali	
	Girolamo marchese De Gregorio	9 febbraio 1841		
	Antonio Palumbo	6 aprile 1841	All'immediazione del conte d'Aquila	
TENENTI DI VASCCELLO	Matteo dei baroni Martinez	12 febbraio 1820	Presso l'ispezione del personale e maggoria generale	
	Emanuele Petromasi	12 febbraio 1820		
	Federico Pianell	12 febbraio 1820	Comandante una compagnia attiva al real Corpo de cannonieri e marinai	
	Ferdinando Pucci Gonzalez	21 aprile 1828	<i>Idem</i>	
	Pasquale Vaglieco	11 gennaio 1831	Comandante del real trasporto S. Antonio	
	Ranunzio dei marchesi De Gregorio	11 gennaio 1831	Capitano del porto di Messina	
	Pietro Costantino	11 gennaio 1831	Comandante una compagnia attiva al real Corpo de cannonieri e marinai, e alla custodia superiore della real fregata <i>Regina Isabella</i>	
	Raffaele Padella	11 gennaio 1831		
	Raffaele Pasca	1 gennaio 1837	Addetto al parco artiglieria	
	Salvatore Presti	1 gennaio 1837	Quartiermastro amministratore del collegio degli aspiranti guardiamarine	
	Bernardo Sansiventi	1 gennaio 1837	Comandante del real battello a vapore <i>Nettuno</i>	
	Mario Patrelli	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia attiva al real Corpo de cannonieri e marinai	
	Luigi Marriello	1 gennaio 1837	<i>Idem</i>	
	Antonino Maganaro	1 gennaio 1837		
	Onofrio Spasiano	1 gennaio 1837	Al dettaglio della corderia	

<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
Giuseppe Ducarne	1 gennaio 1837	Alla custodia superiore del real vascello <i>Capri</i>	
Diodato Cascante	1 gennaio 1837	Relatore della corte marziale marittima	
Giuseppe Mollo	1 gennaio 1837	Alla custodia superiore della real fregata <i>Partenope</i>	
Luigi Caracciolo Villa	1 gennaio 1837	Col dettaglio dell'attrezzatura	
Raffaele Gonzalez	1 settembre 1837	Comandante una compagnia attiva al real Corpo de cannonieri e marinari	
Luigi Richelmi	1 febbraio 1838	Idem	
Luigi Chretien	15 maggio 1839	Direttore interino dell'osservatorio astronomico della Real Marina	
Luigi Settimo	18 novembre 1839	Membro del consiglio d'amministrazione dell'ospedale centrale	
Vincenzo Salazar	18 novembre 1839	Addetto al parco artiglieria	
Antonio Vitagliano	20 gennaio 1840		
Ferdinando Pucci Multon	20 gennaio 1840	Presso l'ispezione del materiale	
Emanuele Marin	18 giugno 1840	Presso l'ispezione del materiale	
Luigi di Borbone conte d'Aquila	31 agosto 1840		
Giacinto Lopez	23 novembre 1840	Comandante dell'ospedaletto di Procida	
Francesco Dragonetti de marchesi Dragonetti	23 novembre 1840	Al dettaglio dell'arsenale di Messina	
Francesco Cossovich	23 novembre 1840	Comandante una compagnia attiva al real Corpo de cannonieri e marinari	
Marco Cacace	23 novembre 1840	Alla custodia superiore della real fregata <i>Regina</i>	
Giuseppe Marselli	23 novembre 1840	Comandante una compagnia attiva al real Corpo de cannonieri e marinari e alla custodia del real vascello Vesuvio	
Pasquale de Libero	23 novembre 1840		
Francesco Cosiron	6 aprile 1841	Quartiermastro amministratore della Scuola degli Alunni Marinari	
Domenico de baroni Ferro	6 aprile 1841	Alla custodia superiore del real brigantino <i>Valoroso</i>	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Nicola Rocco	6 aprile 1841	Addetto al collegio degli aspiranti guardiamarine	
	Girolamo Vergara de duchi di Craco	6 aprile 1841	Al dettaglio provvisorio della veleria	
	Vincenzo Lettieri	6 aprile 1841	Comandante una compagnia attiva al real Corpo de cannonieri e marinari	
ALFIERI DI VASCCELLO	Ferdinando Rodriguez	11 gennaio 1831	Ad una compagnia attiva al real Corpo dei cannonieri e marinari	
	Napoleone Scrugli	11 gennaio 1831		
	Giovanni de baroni Carbonelli	11 gennaio 1831	Addetto al collegio degli aspiranti guardiamarine	
	Domenico Ferrante	11 gennaio 1831	<i>Idem</i>	
	Vincenzo Guillamat	11 gennaio 1831	Alla custodia superiore del brigantino <i>Principe Carlo</i>	
	Diego Salinas	30 maggio 1831	Comandante dell'ospedale di Castellammare	
	Eugenio Rodriguez	1 gennaio 1837	Alla custodia superiore del brigantino <i>Intrepido</i>	
	Nicola Piscicelli	1 gennaio 1837	Ad una compagnia attiva al real Corpo dei cannonieri e marinari	
	Giovanni Vacca	1 gennaio 1837		
	Girolamo Grifeo	1 gennaio 1837	Membro del consiglio d'amministrazione dell'ospedale centrale	
	Giovanni Fowls	1 gennaio 1837	Presso l'ispezione dei rami alieni	
	Trojano Folgore	1 gennaio 1837	Alla custodia superiore del brigantino <i>Generoso</i>	
	Antonio Carafa dei duchi di Andria	1 gennaio 1837	Presso l'ispezione del personale e maggoria generale	
	Pietro Porta	1 gennaio 1837	Ad una compagnia attiva al real Corpo dei cannonieri e marinari	
	Michele Capelcelatro	1 gennaio 1837	Imbarcato sul reale battello a vapore <i>Nettuno</i>	
	Giuseppe Barone	1 febbraio 1838	Alla custodia superiore del real battello a vapore <i>Ferdinando II</i>	
	Giuseppe Flores	1 febbraio 1838	Ad una compagnia attiva al real Corpo de cannonieri e marinari e alla custodia superiore del real brigantino <i>Zeffiro</i>	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Carlo Longo	1 febbraio 1838	Alla custodia superiore della real fregata <i>Urania</i>	
	Leopoldo Fowls	1 febbraio 1838	Commissario del Re del consiglio di guerra di guarnigione nel dipartimento marittimo di Messina	
	Enrico de baroni Di Brocchetti	24 ottobre 1840	Ad una compagnia attiva al real Corpo dei cannonieri e marinari	
	Leopoldo de Maria	23 novembre 1840	Addetto alla corderia	
	Amilcare dei conti Anguissola	1 gennaio 1841	Presso l'ispezione del materiale	
	Carlo Flores	1 gennaio 1841		
	Francesco Goyzueta	1 gennaio 1841		
ALFIERE DI VASCELLO SOPRANNUMERO	Vincenzo Bartolo	28 gennaio 1840	Col permesso di continuare a navigare sui legni mercantili nazionali, senza percezione di averi	
PILOTA MERCANTILE CON L'ONORE DELL'UNIFORME DI ALFIERE DI VASCELLO	Pietro Cusmano	19 ottobre 1840		
GUARDIAMARINE	Edoardo Pianell	1 febbraio 1838	Presso l'intendenza generale della Real Marina	
	Luigi del Core	1 febbraio 1838	Imbarcato sul real trasporto <i>S. Antonio</i>	
	Pietro de Martino	27 agosto 1840		
	Giovanni Persichetti	27 agosto 1840		
	Roberto Pasca	27 agosto 1840		
	Giuseppe Milano dei principi di Ardore	27 agosto 1840		
	Antonio Masseo	27 agosto 1840		

Estratto dei Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1843, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>
RETROAMMIRAGLI	Domenico de Almagro	11 gennaio 1831	Ispettore del personale, maggiore generale della Real Marina, presidente del consiglio della stessa
	Giovan Battista Staiti	11 gennaio 1831	Ispettore del materiale della Real Marina
	Ferdinando Anguissola	10 gennaio 1832	Intendente generale della Real Marina
	Giuseppe marchese di Blasi	10 gennaio 1832	Ispettore dei rami alieni della Real Marina, direttore generale della navigazione di commercio
BRIGADIERE	Alfonso Sozi Carafa	20 gennaio 1840	Comandante superiore del dipartimento marittimo di Castellammare
CAPITANI DI VASCELLO	Francesco Saverio Garofalo	13 agosto 1827	Presidente del consiglio di guerra di guarnigione e della corte marziale marittima
	Raffaele De Cosa	13 agosto 1827	Imbarcato
	Gaetano Imbert	30 maggio 1831	All'immediazione del Re
	Lucio Palma	20 gennaio 1840	Imbarcato
	Pier Luigi Cavalcanti	6 aprile 1841	All'immediazione del conte d'Aquila, presidente della commissione della biblioteca della Real Marina
CAPITANI DI FREGATA	Vincenzo Lettieri	13 agosto 1827	Imbarcato
	Federico de Roberti	1 gennaio 1837	Comandante del real Corpo dei cannonieri e marinai, comandante superior della Scuola degli Alunni Marinari, presidente del consiglio di amministrazione della Scuola medesima. Imbarcato
	Luigi Jauch	1 gennaio 1837	Imbarcato
	Gabriele de Simone	1 settembre 1837	Secondo comandante del real Corpo dei cannonieri e marinai
	Giambattista Lettieri	1 settembre 1837	Imbarcato
	Filippo Pucci	1 maggio 1839	Imbarcato
	Salvatore d'Amico	18 novembre 1839	Imbarcato
	Leopoldo del Re	20 gennaio 1840	Imbarcato
	Antonio Bracco	20 gennaio 1840	In commissione per Londra
	Girolamo de Gregorio	9 febbraio 1841	Sottospettore degli armamenti

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>
	Antonio Palumbo	6 aprile 1841	All'immediazione del conte d'Aquila. Imbarcato
	Matteo Martinez	6 dicembre 1841	
TENENTI DI VASCELLO	Emanuele Pietromasi	12 febbraio 1820	Imbarcato
	Federico Pianell	12 febbraio 1820	Comandante una compagnia al real Corpo dei cannonieri e marinai
	Ferdinando Pucci Gonzalez	21 aprile 1828	<i>Idem.</i> Imbarcato
	Pasquale Vaglieco	11 gennaio 1831	Ai rami alieni
	Ranzio de Gregorio	11 gennaio 1831	Capitano del porto di Messina
	Pietro Costantino	11 gennaio 1831	Comandante una compagnia al real Corpo dei cannonieri e marinai
	Raffaele Padella	11 gennaio 1831	Imbarcato
	Raffaele Pasca	1 gennaio 1837	Imbarcato
	Salvatore Presti	1 gennaio 1837	Imbarcato
	Bernardo Sansiventi	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia al real Corpo dei cannonieri e marinai
	Mario Patrelli	1 gennaio 1837	<i>Idem.</i> All'immediazione del conte d'Aquila. Imbarcato
	Luigi Marriello	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia al real Corpo dei cannonieri e marinai
	Antonio Manganaro	1 gennaio 1837	Imbarcato
	Onofrio Spasiano	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato
	Giuseppe Ducarne	1 gennaio 1837	Imbarcato
	Diodato Cascante	1 gennaio 1837	All'ispezione del materiale
	Giuseppe Mollo	1 gennaio 1837	Imbarcato
	Luigi Caracciolo Villa	1 gennaio 1837	Col dettaglio nel real cantiere di Castellammare
	Raffaele Gonzalez	1 settembre 1837	Comandante una compagnia al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato
	Luigi Richelmi	1 febbraio 1838	Comandante una compagnia al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato
	Luigi Chretien	15 maggio 1839	Direttore interino dell'osservatorio astronomico della real marina
	Luigi Settimo	18 novembre 1839	All'ispezione del materiale

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>
	Vincenzo Salazar	18 novembre 1839	<i>Idem</i>
	Antonio Vitagliano	20 gennaio 1840	<i>Idem</i>
	Ferdinando Pucci Multon	20 gennaio 1840	Imbarcato
	Emanuele Marin	18 giugno 1840	Imbarcato
	Luigi di Borbone conte d'Aquila	31 agosto 1840	Imbarcato
	Giacinto Lopez	23 novembre 1840	Al deposito di Marina in Palermo
	Francesco Dragonetti	23 novembre 1840	
	Francesco Cossovich	23 novembre 1840	Comandante una compagnia al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato
	Marco Cacace	23 novembre 1840	Imbarcato
	Giuseppe Marsella	23 novembre 1840	Istruttore di manovra al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato
	Pasquale de Libero	23 novembre 1840	Imbarcato
	Francesco Cosiron	6 aprile 1841	Quartiermastro amministratore della Scuola degli Alunni Marinai
	Domenico Ferro	6 aprile 1841	Imbarcato
	Nicola Rocco	6 aprile 1841	Imbarcato
	Girolamo Vergara	6 aprile 1841	Imbarcato
	Vincenzo Lettieri	6 aprile 1841	Comandante una compagnia al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato
ALFIERI DI VASCELLO	Ferdinando Rodriguez	11 gennaio 1831	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato
	Napoleone Scrugli	11 gennaio 1831	<i>Idem</i>
	Giovanni Carbonelli	11 gennaio 1831	Imbarcato
	Domenico Ferrante	11 gennaio 1831	Imbarcato
	Vincenzo Guillamat	11 gennaio 1831	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Alla custodia superiore del vascello <i>Capri</i> in Castellammare
	Diego Salinas	30 maggio 1831	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato
	Eugenio Rodriguez	30 maggio 1831	<i>Idem</i>
	Nicola Piscicelli	30 maggio 1831	<i>Idem</i>
	Giovanni Vacca	30 maggio 1831	<i>Idem</i>

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>
	Girolamo Grifeo	30 maggio 1831	Imbarcato
	Giovanni Fowls	1 gennaio 1837	Col dettaglio dell'arsenale di Messina. Commissario del Re del consiglio di guerra di guarnigione
	Troiano Folgori	1 gennaio 1837	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato
	Antonio Carafa d'Andria	1 gennaio 1837	All'ispezione del personale e maggioria generale
	Pietro Porta	1 gennaio 1837	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato
	Michele Capelcelatro	1 gennaio 1837	<i>Idem</i>
	Giuseppe Barone	1 febbraio 1838	All'ispezione del materiale
	Giuseppe Flores	1 febbraio 1838	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato
	Carlo Longo	1 febbraio 1838	<i>Idem</i>
	Leopoldo Fowls	1 febbraio 1838	<i>Idem</i>
	Enrico di Brocchetti	24 ottobre 1840	<i>Idem</i>
	Leopoldo de Maria	23 novembre 1840	Imbarcato
	Amilcare Anguissola	1 gennaio 1841	Imbarcato
	Carlo Flores	1 gennaio 1841	Imbarcato
	Francesco Goyzeuta	1 gennaio 1841	Imbarcato
	Luigi del Core	2 ottobre 1842	Imbarcato
ALFIERE DI VASCHELLO SOPRANNUMERO	Vincenzo Bartolo	28 gennaio 1840	Col permesso di continuare a navigare sui legni mercantili nazionali, senza percezione di averi
PILOTA MERCANTILE CON L'ONORE DELL'UNIFORME DI ALFIERE DI VASCHELLO	Pietro Cusmano	19 ottobre 1840	
GUARDIEMARINE	Edoardo Pianell	1 febbraio 1838	Presso l'intendenza generale della Real Marina
	Pietro di Martino	27 agosto 1840	Imbarcato
	Giovanni Persichetti	27 agosto 1840	Imbarcato
	Roberto Pasca	27 agosto 1840	Imbarcato
	Giuseppe Milano	27 agosto 1840	
	Antonio Masseo	27 agosto 1840	

<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>
Antonio Imbert	25 settembre 1841	
Edoardo d'Amico	25 settembre 1841	
Giovanni d'Ayala	25 settembre 1841	
Enrico Costantino	25 settembre 1841	
Guglielmo Acton	25 settembre 1841	
Roberto Pucci	25 settembre 1841	
Emanuele Pucci	25 settembre 1841	
Francesco Beneventano Bosco	25 settembre 1841	Imbarcato
Pietro Santanello	25 settembre 1841	
Achille Padovano	25 settembre 1841	Imbarcato
Giovanni Dupuy	25 settembre 1841	
Cesare Salazar	25 settembre 1841	
Giovanni Echaniz	25 settembre 1841	
Carlo Verneau	25 settembre 1841	
Pietro Lavia	25 settembre 1841	
Cristofaro Manzi	11 agosto 1842	
Guglielmo Cardona	11 agosto 1842	
ASPIRANTI GUARDIAMARINA	Ruggiero Vitagliano	
	Federico Martini	
	Francesco Migliaccio	
	Amilcare de Roberti	
	Raffaele Cacace	

Estratto dei *Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1844*, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
RETROAMMIRAGLI	Domenico de Almagro	11 gennaio 1831	Ispettore del personale, maggior generale della Real Marina e presidente del consiglio della stessa	
	Giambattista Staiti	11 gennaio 1831	Ispettore del materiale della Real Marina	
	Ferdinando Anguissola	10 gennaio 1832	Intendente generale della Real Marina	
	Giuseppe di Blasi marchese di Camporeale	10 gennaio 1832	Ispettore dei rami alieni della Real Marina, direttore generale della navigazione di commercio	
BRIGADIERI	Alfonso Sozi Carafa	20 gennaio 1840	Comandante superiore del dipartimento marittimo di Castellammare	
	Giovanni Antonio della Spina	28 aprile 1844	Primo istruttore del duca di Calabria	
	Raffaele de Cosa	28 aprile 1844	Comandante superiore dei reali legni in isverno e del vascello <i>Vesuvio</i>	
CAPITANI DI VASCELLO	Francesco Saverio Garofalo	13 agosto 1827	Presidente del consiglio di guerra di guarnigione e della corte marziale marittima	Graduato brigadiere il 28 aprile 1844
	Gaetano Imbert	30 maggio 1831	Aiutante reale del Re	
	Lucio di Palma	20 gennaio 1840	Imbarcato	
	Pier Luigi Cavalcanti	6 aprile 1841	Aiutante maggiore della Real Marina, presidente della commissione della biblioteca	
	Vincenzo Lettieri	13 maggio 1843	Imbarcato	
	Federico de Roberti	13 maggio 1843	Comandante del real Corpo dei cannonieri e marinai, del collegio degli aspiranti guardiamarine e della Scuola degli Alunni Marinai, presidente del consiglio di amministrazione dei suddetti stabilimenti. Imbarcato	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Luigi di Borbone conte d'Aquila	14 febbraio 1844	Aiutante reale del Re	
CAPITANO DI FREGATA	Luigi Jauch	1 gennaio 1837	Imbarcato	
	Gabriele de Simone	1 settembre 1837	Secondo comandante del real Corpo cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Giambattista Lettieri	1 settembre 1837	Imbarcato	
	Filippo Pucci	1 maggio 1839	Imbarcato	
	Salvatore d'Amico	18 novembre 1839	Imbarcato	
	Leopoldo del Re	20 gennaio 1840	Imbarcato	
	Antonio Bracco	20 gennaio 1840		
	Girolamo de Gregorio	20 gennaio 1840	Sottoispettore degli armamenti	
	Antonio Palumbo	6 aprile 1841		
	Matteo Martinez	6 dicembre 1841		
	Emanuele Pietromasi	17 settembre 1843		
TENENTI DI VASCELLO	Federico Pianell	12 febbraio 1820	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai	
	Ferdinando Pucci Gonzalez	21 aprile 1828	<i>Idem</i>	
	Pasquale Vaglieco	11 gennaio 1831	Ai rami alieni	
	Ranzio de Gregorio	11 gennaio 1831	Capitano del porto di Messina	
	Pietro Costantino	11 gennaio 1831	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai	
	Raffaele Padella	11 gennaio 1831	All'ispezione del materiale	
	Raffaele Pasca	1 gennaio 1837	Imbarcato	
	Salvatore Presti	1 gennaio 1837	Imbarcato	
	Bernardo Sansiventi	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai	
	Mario Patrelli	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai. Imbarcato	

<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
Luigi Marriello	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai	
Antonino Manganaro	1 gennaio 1837	Imbarcato	
Onofrio Spasiano	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai. Imbarcato	
Giuseppe Ducarne	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai. Imbarcato	
Diodato Cascante	1 gennaio 1837	Imbarcato	
Giuseppe Mollo	1 gennaio 1837	All'ispezione del materiale	
Luigi Caracciolo Villa	1 gennaio 1837	Col dettaglio nel real cantiere di Castellammare	
Raffaele Gonzalez	1 settembre 1837	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai. Imbarcato	
Luigi Richelmi	1 febbraio 1838	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai	
Luigi Chretien	15 maggio 1839	Direttore interino dell'osservatorio astronomico della Real Marina	
Luigi Settimo	18 novembre 1839	All'ispezione del materiale	
Vincenzo Salazar	18 novembre 1839	<i>Idem</i>	
Antonio Vitagliano	20 gennaio 1840	Imbarcato	
Ferdinando Pucci Multon	20 gennaio 1840	Imbarcato	
Emanuele Marin	18 giugno 1840	Imbarcato	
Giacinto Lopez	23 novembre 1840	Al deposito della Real Marina in Palermo	
Francesco Dragonetti	23 novembre 1840	All'ispezione del personale e maggioranza di marina	
Francesco Cossovich	23 novembre 1840	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai	
Marco Cacace	23 novembre 1840	All'ispezione del materiale	
Giuseppe Marselli	23 novembre 1840	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai e istruttore di manovra	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Pasquale de Libero	23 novembre 1840	Al collegio degli aspiranti guardiamarine	
	Francesco Cosiron	6 aprile 1841	Quartiermastro amministratore della Scuola degli Alunni Marinari	
	Domenico Ferro	6 aprile 1841	Imbarcato	
	Nicola Rocco	6 aprile 1841	Imbarcato	
	Girolamo Vergara	6 aprile 1841	Imbarcato	
	Vincenzo Lettieri	6 aprile 1841	Comandante una compagnia dei reali cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Ferdinando Rodriguez	6 giugno 1843	<i>Idem</i>	
ALFIERI DI VASCELLO	Napoleone Scrugli	11 gennaio 1831	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e sostituto commissario del Re del consiglio di guerra del corpo medesimo	
	Giovanni Carbonelli	11 gennaio 1831	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Domenico Ferrante	11 gennaio 1831		
	Vincenzo Guillamat	11 gennaio 1831	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Diego Salinas	30 maggio 1831	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e addetto al collegio degli aspiranti guardiamarine	
	Eugenio Rodriguez	1 gennaio 1837	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Nicola Piscitelli	1 gennaio 1837	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e addetto al collegio degli aspiranti guardiamarine	
	Giovanni Vacca	1 gennaio 1837	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Girolamo Grifeo	1 gennaio 1837	Col dettaglio dell'arsenale di Messina	
	Giovanni Fowls	1 gennaio 1837	Commissario del Re del consiglio di guerra di guarnigione nel dipartimento marittimo di Messina	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Troiano Folgori	1 gennaio 1837	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Antonio Carafa	1 gennaio 1837		
	Pietro Porta	1 gennaio 1837	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Michele Capelcelatro	1 gennaio 1837	<i>Idem</i>	
	Giuseppe Barone	1 febbraio 1838	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Giuseppe Flores	1 febbraio 1838	<i>Idem</i>	
	Carlo Longo	1 febbraio 1838	<i>Idem</i>	
	Leopoldo Fowls	1 febbraio 1838		
	Enrico di Brocchetti	24 ottobre 1840	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Leopoldo de Maria	23 novembre 1840	Imbarcato	
	Amilcare Anguissola	1 gennaio 1841	Imbarcato	
	Carlo Flores	1 gennaio 1841	Imbarcato	
	Francesco Goyzueta	1 gennaio 1841	All'ispezione del materiale	
	Luigi del Core	2 ottobre 1842	Imbarcato	
ALFIERE DI VASCHELLO SOPRANNUMERO	Vincenzo Bartolo	28 gennaio 1840	Col permesso di continuare a navigare sui legni mercantili nazionali, senza percezione di averi	
PILOTI MERCANTILI CON L'ONORIFICENZA DELL'UNIFORME DI ALFIERE DI VASCHELLO	Pietro Cusmano	19 ottobre 1840		
	Francesco Miceli	13 luglio 1843		
BRIGADIERI DELLE GUARDIEMARINE	Pietro de Martino	9 giugno 1843	Imbarcato	
	Giovanni Persichetti	9 giugno 1843	Imbarcato	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
SOTTOBRIGADIERI DELLE GUARDIEMARINE	Roberto Pasca	7 febbraio 1844	Imbarcato	
	Giuseppe Milano	7 febbraio 1844	Imbarcato	
GUARDIEMARINE	Antonio Maseo	27 agosto 1840	Imbarcato	
	Antonio Imbert	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Edoardo d'Amico	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Giovanni d'Ayala	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Enrico Costantino	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Guglielmo Acton	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Roberto Pucci	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Emanuele Pucci	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Francesco Beneventano Bosco	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Pietro Santiello	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Achille Paduano	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Giovanni Dupuy	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Cesare Salazar	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Giovanni Echaniz	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Carlo Verneau	30 settembre 1841	Imbarcato	
Pietro Lavia	30 settembre 1841	Imbarcato		
Cristofaro Manzi	11 agosto 1842	Imbarcato		
Guglielmo Cardona	11 agosto 1842	Imbarcato		
ASPIRANTI GUARDIEMARINE	Ruggiero Vitagliano		Imbarcato	
	Federico Martini		Imbarcato	
	Francesco Migliaccio		Imbarcato	
	Amilcare de Roberti		Imbarcato	
	Raffaele Cacace		Imbarcato	

Estratto dei *Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1846*, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli

	<i>Nomi</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
RETROAMMIRAGLI	Domenico de Almagro	11 gennaio 1831	Ispettore del personale, maggior generale della Real Marina e presidente del consiglio della stessa	
	Giambattista Staiti	11 gennaio 1831	Ispettore del materiale della Real Marina	
	Ferdinando Anguissola	10 gennaio 1832	Intendente generale della Real Marina	
	Giuseppe de Blasi marchese di Camporeale	10 gennaio 1832	Ispettore dei rami alieni della Real Marina, direttore generale della navigazione di commercio	
BRIGADIERI	Alfonso Sozi Carafa	20 gennaio 1840	Comandante superiore del dipartimento marittimo di Castellammare	
	Giovanni Antonio della Spina	28 aprile 1844	Primo istruttore del duca di Calabria	
	Raffaele de Cosa	28 aprile 1844	Comandante superiore dei reali legni in isverno e del vascello <i>Vesuvio</i>	
CAPITANI DI VASCELLO	Francesco Saverio Garofalo	13 agosto 1827	Presidente del consiglio di guerra di guarnigione e della corte marziale marittima	Graduato brigadiere il 28 aprile 1844
	Gaetano Imbert	30 maggio 1831	Aiutante reale del Re	
	Lucio di Palma	20 gennaio 1840	Imbarcato	
	Pier Luigi Cavalcanti	6 aprile 1841	Aiutante maggiore della Real Marina. Presidente della commissione della biblioteca	
	Vincenzo Lettieri	13 maggio 1843	Imbarcato	
	Federico de Roberti	13 maggio 1843	Comandante del real Corpo dei cannonieri e marinai, del collegio degli aspiranti guardiamarine e della Scuola degli Alunni Marinari. Presidente del consiglio di amministrazione dei suddetti stabilimenti. Imbarcato	

	<i>Nomi</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Luigi di Borbone conte d'Aquila	14 febbraio 1844	Aiutante reale del Re, membro del consiglio di marina, incaricato della sorveglianza del servizio de battelli a vapore reali, postali e guardacoste. Imbarcato	
	Luigi Jauch	17 agosto 1844	Imbarcato	
CAPITANI DI FREGATA	Giambattista Lettieri	1 settembre 1837	Imbarcato	
	Filippo Pucci	1 maggio 1839		
	Salvatore d'Amico	18 novembre 1839		
	Leopoldo del Re	20 gennaio 1840	Sottoispettore degli armamenti	
	Antonio Bracco	20 gennaio 1840	All'immediazione del direttore della guerra e marina per gli affari di marina	
	Girolamo de Gregorio	20 gennaio 1840	Imbarcato	
	Antonio Palumbo	6 aprile 1841	All'immediazione del conte d'Aquila	
	Matteo Martinez	6 dicembre 1841	Comandante del deposito marittimo in Messina	
	Emanuele Pietromasi	17 settembre 1843	All'ispezione dei rami alieni	
	Federico Pianell	17 agosto 1844	Comandante in seconda del real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Ferdinando Pucci Gonzalez	17 agosto 1844	Imbarcato	
	Pasquale Vaglieco	28 febbraio 1845		
TENENTI DI VASCHELLO	Ranuzio de Gregorio	11 gennaio 1831	Capitano del porto di Messina	
	Pietro Costantino	11 gennaio 1831	Comandante una compagnia del real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Raffaele Pasca	1 gennaio 1837	Imbarcato	
	Salvatore Presti	1 gennaio 1837	Imbarcato	
	Bernardo Sansiventi	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia del real Corpo dei cannonieri e marinai. In commissione	
	Mario Patrelli	1 gennaio 1837	<i>Idem</i>	

<i>Nomi</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
Luigi Marriello	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia del real Corpo dei cannonieri e marinai	
Antonio Manganaro	1 gennaio 1837	Imbarcato	
Onofrio Spasiano	1 gennaio 1837	Comandante una compagnia del real Corpo dei cannonieri e marinai	
Giuseppe Ducarne	1 gennaio 1837	<i>Idem</i> . Imbarcato	
Diodato Cascante	1 gennaio 1837	All'ispezione del personale e maggioria generale	
Giuseppe Mollo	1 gennaio 1837	Imbarcato	
Luigi Caracciolo Villa	1 gennaio 1837	Col dettaglio nel real cantiere di Castellammare	
Raffaele Gonzalez	1 settembre 1837	Comandante una compagnia del real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
Luigi Richelmi	1 febbraio 1838	Comandante una compagnia del real Corpo dei cannonieri e marinai	
Luigi Chretien	15 maggio 1839	Direttore interino dell'osservatorio astronomico della Real Marina	
Luigi Settimo	18 novembre 1839	All'ispezione del materiale	
Vincenzo Salazar	18 novembre 1839	<i>Idem</i>	
Antonio Vitagliano	20 gennaio 1840	<i>Idem</i>	
Emanuele Marin	18 giugno 1840	Imbarcato	
Giacinto Lopez	23 novembre 1840	Al deposito della Real Marina in Palermo	
Francesco Dragonetti	23 novembre 1840	Imbarcato	
Francesco Cossovich	23 novembre 1840	Comandante una compagnia del real Corpo dei cannonieri e marinai. Quartiermastro del collegio di marina	
Marco Cacace	23 novembre 1840	All'ispezione del materiale	
Giuseppe Marselli	23 novembre 1840	Comandante una compagnia del real Corpo dei cannonieri e marinai e istruttore di manovra. Imbarcato	
Pasquale de Libero	23 novembre 1840	Al collegio di marina	

	<i>Nomi</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Francesco Cosiron	6 aprile 1841	Quartiermastro amministratore della Scuola degli Allievi Marinari	
	Domenico Ferro	6 aprile 1841	Imbarcato	
	Nicola Rocco	6 aprile 1841	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Girolamo Vergara	6 aprile 1841	Imbarcato	
	Vincenzo Lettieri	6 aprile 1841	Comandante una compagnia del real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Ferdinando Rodriguez	6 giugno 1843	<i>Idem</i>	
	Napoleone Scrugli	9 novembre 1844	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Sostituto commissario del Re del consiglio di guerra del corpo stesso	
	Giovanni Carbonelli	9 novembre 1844	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Vincenzo Guillamat	25 giugno 1845	Imbarcato	
ALFIERI DI VASCCELLO	Eugenio Rodriguez	1 gennaio 1837	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Nicola Piscicelli	1 gennaio 1837	<i>Idem</i>	
	Giovanni Vacca	1 gennaio 1837	<i>Idem</i>	
	Girolamo Grifeo	1 gennaio 1837	Al dettaglio dell'arsenale di Messina	
	Giovanni Fowls	1 gennaio 1837	Commissario del Re nel consiglio di guerra di guarnigione nel dipartimento marittimo di Messina	
	Trojano Folgori	1 gennaio 1837	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Antonio Carafa	1 gennaio 1837		
	Pietro Porta	1 gennaio 1837	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Michele Capelcelatro	1 gennaio 1837	<i>Idem</i>	
	Giuseppe Barone	1 febbraio 1838	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Giuseppe Flores	1 febbraio 1838	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. In Castellammare	

	<i>Nomi</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Carlo Longo	1 febbraio 1838	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Leopoldo Fowls	1 febbraio 1838	Imbarcato	
	Enrico di Brocchetti	24 ottobre 1840	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Leopoldo de Maria	23 novembre 1840	Addetto al collegio degli aspiranti guardiamarine	
	Amilcare Anguissola	1 gennaio 1841	Imbarcato	
	Carlo Flores	1 gennaio 1841	Imbarcato	
	Luigi del Core	2 ottobre 1842	All'ispezione dei rami alieni	
ALFIERE DI VASCELLO SOPRANNUMERO	Vincenzo Bartolo	28 gennaio 1840	Col permesso di continuare a navigare sui legni mercantili nazionali, senza percezione di averi	
PILOTI MERCANTILI CON L'ONORIFICENZA DELL'UNIFORME DI ALFIERE DI VASCELLO	Pietro Cusmano	18 ottobre 1840		
	Francesco Miceli	13 luglio 1843		
BRIGADIERI DELLE GUARDIAMARINE	Pietro de Martino	9 giugno 1843	Imbarcato	
	Giovanni Persichetti	9 giugno 1843	Imbarcato	
SOTTOBRIGADIERI DELLE GUARDIAMARINE	Roberto Pasca	7 febbraio 1843	Imbarcato	
	Giuseppe Milano	7 febbraio 1843	Imbarcato	
GUARDIAMARINE	Antonio Maseo	27 agosto 1840	Imbarcato	
	Antonio Imbert	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Edoardo d'Amico	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Giovanni d'Ayala	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Enrico Costantino	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Guglielmo Acton	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Roberto Pucci	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Emanuele Pucci	25 settembre 1841	Imbarcato	
	Francesco Beneventano Bosco	30 settembre 1841	Imbarcato	

	<i>Nomi</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Pietro Santaniello	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Achille Paduano	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Giovanni Dupuy	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Cesare Salazar	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Giovanni Echaniz	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Pietro Lavia	30 settembre 1841	Imbarcato	
	Cristofaro Manzi	11 agosto 1842	Imbarcato	
	Guglielmo Cardona	11 agosto 1842	Imbarcato	
	Ruggiero Vitagliano	10 agosto 1844	Imbarcato	
	Federico Martini	10 agosto 1844	Imbarcato	
	Francesco Migliaccio	10 agosto 1844	Imbarcato	
	Amilcare de Roberto	10 agosto 1844	Imbarcato	
ASPIRANTE GUARDIAMARINA	Raffaele Cacace		Imbarcato	

Estratto dei *Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1850*, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli

	<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
VICEAMMIRAGLIO	Luigi di Borbone conte d'Aquila	11 agosto 1849	Aiutante reale del Re e presidente del consiglio di ammiragliato	
RETROAMMIRAGLI	Giuseppe de Blasi marchese di Camporeale	10 gennaio 1832	Vicepresidente del consiglio di ammiragliato	Graduato viceammiraglio il 17 novembre 1849
	Alfonso Sozi Carafa	2 agosto 1847	Membro del consiglio di ammiragliato	
	Giovanni Antonio della Spina	11 maggio 1848	Primo istruttore del duca di Calabria	
	Francesco Saverio Garofalo	11 maggio 1848	Membro del consiglio di ammiragliato	
	Lucio Palma	16 dicembre 1849	Idem	
BRIGADIERI	Pier Luigi Cavalcanti	11 maggio 1848	Presidente della commissione della biblioteca, intendente generale della Real Marina	
	Vincenzo Lettieri	11 agosto 1849	Giudice dell'alta corte militare e membro del consiglio d'ammiragliato	
	Federico Roberti	11 agosto 1849	Aiutante generale del Re, ispettore dei corpi militari e degli istituti di marina, maggior generale, membro del consiglio d'ammiragliato e comandante superiore dei legni di particolar servizio del Re	
	Luigi Jauch	16 dicembre 1849	Comandante superiore del dipartimento marittimo di Castellammare	
	Giovan Battista Lettieri	3 agosto 1850	Comandante superiore dei legni armati figurando imbarcato sulla fregata a vapore <i>Carlo III</i>	
	Leopoldo del Re	3 agosto 1850	All'immediazione del Re	
	Antonio Bracco	3 agosto 1850	Ispettore del materiale della Real Marina e presidente del consiglio idraulico	

	<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	marchese Girolamo de Gregorio	3 agosto 1850	Giudice dell'alta corte militare	
	Antonio Palumbo	3 agosto 1850	All'immediazione del conte d'Aquila e ispettore dei rami alieni della Real Marina	
CAPITANI DI VASCELLO	Emanuele Pietromasi	11 agosto 1849	Comandante del real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Pietro Costantino	16 dicembre 1849		
	Salvatore Presti	3 agosto 1850	Comandante del dipartimento marittimo di Messina	
	Mario Patrelli	3 agosto 1850	Direttore interino dell'osservatorio astronomico e segretario del consiglio di ammiragliato	
	Giuseppe Mollo	3 agosto 1850	Giudice del consiglio delle prede marittime	
	Raffaele Gonzalez	3 agosto 1850		
	Luigi Richelmi	3 agosto 1850	Aiutante maggiore della Real Marina	
	Luigi Chretien	3 agosto 1850	All'immediazione dell'ispettore dei rami alieni	
CAPITANI DI FREGATA	Vincenzo Salazar	16 luglio 1848	Sottoispettore degli armamenti	
	Luigi Settimo	3 ottobre 1848	Incaricato dell'acquisto di generi resinosi e canape e della custodia superiore dei reali legni a vapore in isverno	
	Emanuele Marin	11 agosto 1849		
	Francesco Cossovich	11 agosto 1849	Comandante del collegio e Scuola degli Alunni Marinari e grumetti	
	Giuseppe Marsella	11 agosto 1849	Comandante il piroscavo <i>Bombay</i>	
	Domenico Ferro	11 agosto 1849	Imbarcato al comando della fregata a vapore <i>Archimede</i>	
	Nicola Rocco	11 agosto 1849	Imbarcato al comando della corvetta a vapore <i>Ferdinando II</i>	
	Girolamo Vergara	11 agosto 1849	Imbarcato al comando del brigantino <i>Generoso</i>	

	<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Vincenzo Lettieri	11 agosto 1849		
	Ferdinando Rodriguez	11 agosto 1849		
	Napoleone Scrugli	31 gennaio 1850	Imbarcato al comando della fregata a vapore <i>Carlo III</i>	
	Giovanni Carbonelli	31 gennaio 1850		
	Eugenio Rodriguez	3 agosto 1850	Col dettaglio della veleria	
	Giovanni Vacca	3 agosto 1850	Alla custodia superiore dei reali legni a vela in isverno e disarmo	
	Troiano Folgori	3 agosto 1850	All'immediazione del conte d'Aquila	
	Michele Capelcelatro	3 agosto 1850	All'immediazione del ministro di Guerra e Marina	
TENENTE DI VASCELLO	Carlo Giuseppe Alfonso Barone	6 aprile 1848	Quartiermastro amministratore della Scuola degli Alunni Marinari	
	Giuseppe Flores	6 aprile 1848	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Carlo Longo	6 aprile 1848	<i>Idem</i>	
	Leopoldo Fowls	11 maggio 1848	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e imbarcato col dettaglio sulla real fregata a vapore <i>Carlo III</i>	
	Enrico di Brocchetti	11 maggio 1848	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Leopoldo de Maria	11 maggio 1848	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e al comando del piroscifo <i>Messaggero</i> in isverno	
	Carlo Flores	27 maggio 1848	Imbarcato col dettaglio sul piroscifo Bombay	
	Amilcare Anguissola	27 maggio 1848	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e al dettaglio del carbon fossile	
	Luigi del Core	14 giugno 1849	All'ispezione dei rami alieni	
	Pietro di Martino	11 agosto 1849	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Giovanni Persichetti	11 agosto 1849	<i>Idem</i>	
	Roberto Pasca	11 agosto 1849	<i>Idem</i>	

	<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Antonio Masseo	11 agosto 1849		
	Francesco Beneventano Bosco	11 agosto 1849		
	Antonio Imbert	11 agosto 1849		
	Edoardo d'Amico	22 gennaio 1850	Quartiermastro amministra- tore della scuola del collegio di marina	
	Guglielmo Acton	22 gennaio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Achille Paduano	22 gennaio 1850	Col dettaglio dell'arsenale di Messina	
	Roberto Pucci	22 gennaio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Enrico Costantino	22 gennaio 1850	Al collegio di marina	
	Giovanni d'Ayala	23 maggio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai. Imbarcato	
	Pietro Lavia	23 maggio 1850	Imbarcato	
	Giovanni Dupuy	3 agosto 1850	Al real Corpo dei cannonie- ri e marinai e al collegio di marina	
	Emanuele Pucci	3 agosto 1850	Presso l'ispezione del ma- teriale	
	Cesare Salazar	3 agosto 1850	Al collegio di marina	
	Amilcare Roberti	3 agosto 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Federico Martini	3 agosto 1850	Al real Corpo dei cannonie- ri e marinai e al collegio di marina	
	Ferdinando Cafiero	14 giugno 1849		Da prendere rango dopo Echaniz allorchè questi sarà promosso tenente di vascello
ALFIERI DI VASCELLO	Ruggiero Vitagliano	3 maggio 1846	Al cantiere di Castellammare	
	Guglielmo Cardona	3 maggio 1846	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Cristofaro Manzi	3 maggio 1846	Imbarcato	
	Francesco Migliaccio	3 maggio 1846	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e presso l'ispezione del materiale	

	<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Raffaele Cacace	3 maggio 1846	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e imbarcato	
	Giovanni Echaniz	2 aprile 1846	Commissario del Re nel consiglio di guerra di guarnigione in Messina	
	Marino Caracciolo	22 gennaio 1850	Imbarcato	
	Carlo Pucci	22 gennaio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Ferdinando Montemayor	22 gennaio 1850	<i>Idem</i>	
	Francesco Saverio Agresti	22 gennaio 1850	Presso la maggioranza generale	
	Francesco Vicuna	22 gennaio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e presso l'ispezione del materiale	
	Corrado Jauch	23 maggio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Pietro Ventopane	23 maggio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e imbarcato	
GUARDIAMARINE	Leopoldo de Cosa	4 aprile 1848	Imbarcato	
	Giuseppe Stella	4 aprile 1848	Imbarcato	
	Matteo Luigi Civita	4 aprile 1848	Imbarcato	
	Ruggiero Besia	20 giugno 1848	Imbarcato	
	Orazio Persichetti	15 giugno 1849	Imbarcato	
	Michele Bracco	15 giugno 1849	Imbarcato	
	Giuseppe de Franciscis	15 giugno 1849	Imbarcato	
	Ferdinando Acton	15 giugno 1849	Imbarcato	
	Achille de Sarno	15 giugno 1849	Imbarcato	
	Giulio Vicuna	15 giugno 1849	Imbarcato	
	Sebastiano Vaglieco	15 giugno 1849	Imbarcato	
	Nicola Cafaro	15 giugno 1849	Imbarcato	
	Carlo de Crescenzo	15 giugno 1849	Imbarcato	
	Giuseppe Mantese	15 giugno 1849	Imbarcato	
	Michele Sicardi	15 giugno 1849	Imbarcato	
	Giovanni Lucci	15 giugno 1849	Imbarcato	

<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
Michele Carpi	15 giugno 1849	Imbarcato	
Giuseppe Parisi	15 giugno 1849	Imbarcato	
Angelo Sarlo	15 giugno 1849	Imbarcato	
Salvatore Massard	15 luglio 1849	Imbarcato	
Adolfo Giambarba	15 luglio 1849	Imbarcato	
Alessandro Bajo	15 luglio 1849	Imbarcato	
Enrico Martini	15 luglio 1849	Imbarcato	
Silvio Jengo	15 luglio 1849	Imbarcato	
Luigi Merlin	15 luglio 1849	Imbarcato	
Agostino Becher	15 luglio 1849	Imbarcato	
Luigi Ruggi	22 dicembre 1849	Imbarcato	
Luigi d'Ambrosio	22 dicembre 1849	Imbarcato	
Luigi di Borbone figlio del conte d'Aquila	1 febbraio 1850		

Estratto dei *Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1853*, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli

	<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
VICEAMMIRAGLIO	Luigi di Borbone conte d'Aquila	11 agosto 1849	Aiutante reale del Re e presidente del consiglio d'ammiraglio	
RETROAMMIRAGLI	Giuseppe de Blasi marchese di Camporeale	10 gennaio 1832	Vicepresidente del consiglio d'ammiraglio	Graduato viceammiraglio con decreto del 17 novembre 1849
	Alfonso Sozi Carafa	2 agosto 1847	Membro del consiglio d'ammiraglio	
	Giovanni Antonio della Spina	11 maggio 1848	Primo istruttore del duca di Calabria	
	Francesco Saverio Garofalo	11 maggio 1848	Membro del consiglio d'ammiraglio	
	Lucio Palma	16 dicembre 1849	Membro del consiglio d'ammiraglio	
BRIGADIERI	Pier Luigi Cavalcanti	11 maggio 1848	Presidente della commissione della biblioteca e intendente generale della Real Marina	
	Vincenzo Lettieri	11 agosto 1849	Membro del consiglio d'ammiraglio	
	Federico Roberti	11 agosto 1849	Aiutante generale del Re, ispettore dei corpi militari e degli istituti di marina, maggiore generale, membro del consiglio d'ammiraglio e comandante superiore dei legni di particolar servizio del Re	
	Luigi Jauch	16 dicembre 1849	Comandante superiore del dipartimento marittimo di Castellammare	
	Giovan Battista Lettieri	3 agosto 1850	Giudice straordinario dell'alta corte militare	
	Leopoldo del Re	3 agosto 1850	All'immediazione del Re	
	Antonio Bracco	3 agosto 1850	Ispettore del materiale della Real Marina e presidente del consiglio idraulico	
	marchese Girolamo de Gregorio	3 agosto 1850	Giudice dell'alta corte militare	

	<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Antonio Palumbo	3 agosto 1850	All'immediazione del conte d'Aquila e ispettore dei rami alieni di marina	
CAPITANI DI VASCELLO	Emanuele Pietromasi	11 agosto 1849	Comandante il real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Pietro Costantino	16 dicembre 1849	Giudice del consiglio delle prede marittime	
	Salvatore Presti	3 agosto 1850		
	Mario Patrelli	3 agosto 1850	Direttore interino dell'osservatorio astronomico e segretario del consiglio d'amministrazione	
	Giuseppe Mollo	3 agosto 1850	Comandante la real fregata a vapore <i>Ercole</i>	
	Raffaele Gonzalez	3 agosto 1850		
	Luigi Chretien	3 agosto 1850	All'immediazione dell'ispettore dei rami alieni	
	Vincenzo Salazar	9 luglio 1851	Sottospettore degli armamenti	
CAPITANI DI FREGATA	Luigi Settimo	3 ottobre 1848	Aiutante maggiore della Real Marina	Graduato capitano di vascello il 9 luglio 1851
	Emanuele Marin	11 agosto 1849	Direttore della scuola delle macchine a vapore in Castellammare	
	Francesco Cossovich	11 agosto 1849	Comandante gli istituti di marina	
	Giuseppe Marselli	11 agosto 1849	Direttore della scuola delle macchine a vapore in Napoli. Alla custodia superiore dei reali legni a vapore in isverno, e al dettaglio della real fregata a vapore <i>Fulminante</i> in isverno	
	Nicola Rocco	11 agosto 1849	Capitano del porto di Palermo	
	Girolamo Vergara	11 agosto 1849	Al dettaglio della corderia	
	Vincenzo Lettieri	11 agosto 1849	Comandante la reale corvetta <i>Cristina</i> in isverno	
	Ferdinando Rodriguez	11 agosto 1849	Comandante la reale fregata a vapore <i>Tancredi</i> in isverno	

	<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Napoleone Scrugli	31 gennaio 1850	Alla custodia superiore dei reali leni a vela allo sverno col dettaglio dell' <i>Isabella</i> allo sverno	
	Giovanni Carbonelli	31 gennaio 1850	Comandante dell'ospedale centrale di marina	
	Eugenio Rodriguez	3 agosto 1850	Al dettaglio e custodia della veleria	
	Giovanni Vacca	3 agosto 1850	Incaricato degli acquisti di generi resinosi e canape in economia	
	Troiano Folgori	3 agosto 1850	All'immediazione del conte d'Aquila	
	Michele Capelcelatro	3 agosto 1850	All'immediazione del ministro di Guerra e Marina	
	Carlo Barone	9 luglio 1851		
	Giuseppe Flores	1 maggio 1852	Comandante il reale brigantino <i>Generoso</i>	
	Carlo Longo	29 dicembre 1852	Alla custodia e dettagli della reale fregata a vapore <i>Tancredi</i> in isverno	
TENENTI DI VASCELLO	Leopoldo Fowls	11 maggio 1848	Real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Enrico di Brocchetti	11 maggio 1848	Real Corpo dei cannonieri e marinai, col dettaglio e custodia della real corvetta <i>Cristina</i> allo sverno	
	Leopoldo de Maria	11 maggio 1848	Quartiermastro amministratore del collegio di marina, alla custodia e dettaglio della real fregata <i>Amalia</i> allo sverno	
	Carlo Flores	26 maggio 1848	Alla custodia e dettaglio della real fregata <i>Regina</i> allo sverno	
	Amilcare Anguissola	27 maggio 1848	Real Corpo dei cannonieri e marinai, alla custodia e dettaglio della real fregata a vapore <i>Fieramosca</i> allo sverno	
	Luigi del Core	14 luglio 1849	Alla custodia e dettaglio dei reali brigantini allo sverno	

<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
Pietro de Martino	11 agosto 1849	Real Corpo dei cannonieri e marinai, alla custodia e dettaglio della real fregata a vapore <i>Archimede</i> allo sverno	
Giovanni Persichetti	11 agosto 1849	Real Corpo dei cannonieri e marinai, alla custodia e dettaglio delle fregate a vapore <i>Ruggiero</i> e <i>Guiscardo</i> allo sverno	
Roberto Pasca	11 agosto 1849	Real Corpo dei cannonieri e marinai, alla custodia e dettaglio della fregata <i>Partenope</i> allo sverno	
Antonio Masseo	11 agosto 1849	All'ispezione del materiale	
Francesco Beneventano Bosco	11 agosto 1849		
Antonio Imbert	11 agosto 1849	All'ispezione del materiale	
Edoardo d'Amico	22 gennaio 1850	Alla custodia e dettaglio del brigantino <i>Generoso</i> e direzione delle guardiamarine	
Guglielmo Acton	22 gennaio 1850	Real Corpo dei cannonieri e marinai e alla custodia e dettaglio della real fregata a vapore <i>Veloce</i> allo sverno	
Achille Paduano	22 gennaio 1850	Alla custodia e dettaglio della real fregata a vapore <i>Ercole</i>	
Roberto Pucci	22 gennaio 1850	Real Corpo dei cannonieri e marinai	
Enrico Costantino	22 gennaio 1850	Alla custodia e dettaglio del brigantino <i>Intrepido</i> allo sverno	
Giovanni d'Ayala	23 maggio 1850	Real Corpo dei cannonieri e marinai	
Pietro Lavia	23 maggio 1850	Alla custodia e dettaglio della real fregata a vapore <i>Carlo III</i> allo sverno	
Giovanni Dupuy	3 agosto 1850	Real Corpo dei cannonieri e marinai	
Emanuele Pucci	3 agosto 1850	Imbarcato sulla real fregata a vapore <i>Ercole</i>	

	<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Cesare Salazar	3 agosto 1850	Al dettaglio dell'arsenale di Messina	Commissario del Re del consiglio di guerra di guarnigione di Messina
	Amilcare Roberti	3 agosto 1850	Real Corpo dei cannonieri e marinai e alla custodia e dettaglio della real fregata a vapore <i>Sannita</i> allo sverno	
	Federico Martini	3 agosto 1850	Real Corpo dei cannonieri e marinai e alla custodia e dettaglio della real fregata a vapore <i>Roberto</i> allo sverno	
	Ruggiero Vitagliano	12 giugno 1851	Real collegio di marina	
	Guglielmo Cardona	12 giugno 1851	Al dettaglio del deposito in Palermo	
	Cristofaro Manzi	12 giugno 1851	Imbarcato sul brigantino <i>Generoso</i>	
	Francesco Migliaccio	12 giugno 1851	Real collegio di marina	
	Raffaele Cacace	12 giugno 1851	<i>Idem</i>	
	Ferdinando Cafiero	14 giugno 1849	Comandante il real brigantino a vapore <i>Palermo</i>	Da prender rango dopo Echaniz allorché questi sarà promosso tenente di vascello
ALFIERI DI VASCELLO	Giovanni Echaniz	2 aprile 1848		
	Marino Caracciolo	22 gennaio 1850	All'ispezione del materiale alla corderia	
	Carlo Pucci	22 gennaio 1850	Real Corpo dei cannonieri e marinai e all'ispezione del materiale	
	Ferdinando Montemayor	22 gennaio 1850	Real Corpo dei cannonieri e marinai e collegio di marina	
	Francesco Saverio Agresti	22 gennaio 1850	Imbarcato sulla real fregata a vapore <i>Ercole</i>	
	Francesco Vicuna	22 gennaio 1850	Real Corpo dei cannonieri e marinai e all'ispezione del materiale	
	Corrado Jauch	23 maggio 1850	Incaricato del distacco sul real brigantino <i>Generoso</i>	
	Pietro Ventopane	23 maggio 1850	Al real cantiere di Castellammare	
	Leopoldo de Cosa	12 giugno 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Intrepido</i>	

<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
Giuseppe Stella	12 giugno 1851	<i>Idem</i>	
Ruggiero Besia	12 giugno 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Generoso</i>	
Orazio Persichetti	12 giugno 1851	Al real cantiere di Castel- lammare	
Michele Bracco	12 giugno 1851	<i>Idem</i>	
Ferdinando Acton	12 giugno 1851		
Achille de Sarno	12 giugno 1851	<i>Idem</i>	
Giulio Vicuna	12 giugno 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Intrepido</i>	
Adolfo Giambarba	12 giugno 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Generoso</i>	
Carlo de Crescenzo	12 giugno 1851	All'ispezione del materiale	
Alessandro Bajo	12 giugno 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Generoso</i>	
Angelo Sarlo	12 giugno 1851		
Giuseppe Mantese	12 giugno 1837	Imbarcato sul real brigantino <i>Intrepido</i> colla direzione delle guardiamarine	
Giuseppe Parisi	12 giugno 1851	Al real cantiere di Castel- lammare	
Enrico Martini	12 giugno 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Intrepido</i>	
Salvatore Massard	12 giugno 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Generoso</i>	
Michele Sicardi	12 giugno 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Intrepido</i>	
Michele Carpi	12 giugno 1851	<i>Idem</i>	
Matteo Luigi Civita	15 giugno 1851	Al real cantiere di Castel- lammare	
Giovanni Lucci	15 giugno 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Generoso</i>	
Silvio Jenco	15 giugno 1851	All'ispezione del materiale alla corderia	
Agostino Becher	15 giugno 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Intrepido</i>	
Luigi Ruggi	15 giugno 1851	All'ispezione del materiale	

	<i>Nome</i>	<i>Data Del Grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Luigi Merlin	18 giugno 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Generoso</i>	
	Giuseppe de Francis	18 giugno 1851	All'ispezione del materiale	
	Nicola Cafaro	18 giugno 1851	<i>Idem</i>	
	Luigi d'Ambrosio	20 giugno 1851	<i>Idem</i>	
	Sebastiano Vaglieco	18 giugno 1852	<i>Idem</i>	
GUARDIAMARINE	Luigi Maria Fedrinando di Borbone figlio del conte d'Aquila	1 febbraio 1850		
	Gabriele Martinez	17 maggio 1851	Imbarcato sul real brigantino <i>Intrepido</i>	
	Francesco Ruggiero	17 maggio 1851	<i>Idem</i>	
	Federico Labrano	17 maggio 1851	<i>Idem</i>	
	Emerick Acton	17 maggio 1851	<i>Idem</i>	
	Giuseppe Dragonetti	17 maggio 1851	<i>Idem</i>	
	Filippo Luigi Maria di Borbone figlio del conte d'Aquila	27 giugno 1851	<i>Idem</i>	
	Gaspere Nicastro	27 giugno 1851	<i>Idem</i>	
	Luigi Caracciolo	1 maggio 1852	Imbarcato sul real brigantino <i>Generoso</i>	
	Giuseppe Ruggiero	1 maggio 1852	<i>Idem</i>	
	Edoardo Caracciolo S. Teodoro	1 maggio 1852	<i>Idem</i>	
	Alfredo Monforte	1 maggio 1852	<i>Idem</i>	
	Ercole de Liguori	1 maggio 1852	<i>Idem</i>	
	Guglielmo Winspeare	1 maggio 1852	<i>Idem</i>	
	Emanuele Frigeri	1 maggio 1852	<i>Idem</i>	

Estratto dei Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1855, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Osservazioni</i>
VICEAMMIRAGLIO	Luigi di Borbone conte d'Aquila	11 agosto 1849	Aiutante generale del Re e presidente del consiglio d'ammiragliato	
RETROAMMIRAGLI	Giuseppe de Blasi marchese di Camporeale	10 gennaio 1832	Vicepresidente del consiglio di ammiragliato	Graduato viceammiraglio il 17 novembre 1849
	Alfonso Sozi Carafa	2 agosto 1847	Membro del consiglio di ammiragliato e giudice ordinario dell'alta corte militare	
	Giovanni Antonio della Spina	11 maggio 1848	Primo istruttore del duca di Calabria	
	Francesco Saverio Garofalo	11 maggio 1848	Membro del consiglio di ammiragliato	
	Lucio Palma	16 dicembre 1849	Membro del consiglio di ammiragliato e giudice ordinario dell'alta corte militare	
BRIGADIERI	Pier Luigi Cavalcanti	11 maggio 1848	Presidente della commissione della biblioteca e intendente generale della Real Marina	
	Vincenzo Lettieri	11 agosto 1849	Membro del consiglio di ammiragliato e giudice straordinario dell'alta corte militare	
	Federico Roberti	11 agosto 1849	Aiutante generale del Re, ispettore dei corpi militari e degli istituti di marina, maggior generale, membro del consiglio di ammiragliato e comandante supremo dei legni di particolar servizio del Re	
	Luigi Jauch	16 dicembre 1849	Comandante superiore del dipartimento marittimo di Castellammare	
	Leopoldo del Re	3 agosto 1850	All'immediazione del Re	
	Antonio Bracco	3 agosto 1850	Ispettore del materiale della Real Marina e presidente del consiglio idraulico	
	marchese Girolamo de Gregorio	3 agosto 1850	Giudice dell'alta corte militare	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Osservazioni</i>
	Antonio Palumbo	3 agosto 1850	All'immediazione del conte d'Aquila e ispettore dei rami alieni della Real Marina	
CAPITANI DI VASCELLO	Pietro Costantino	11 agosto 1849	Aiutante maggiore della Real Marina	
	Salvatore Presti	3 agosto 1850	Comandante il real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Mario Patrelli	3 agosto 1850	Direttore interino dell'osservatorio astronomico e segretario del consiglio di ammiragliato	
	Giuseppe Mollo	3 agosto 1850	Giudice del consiglio delle prede marittime	
	Raffaele Gonzalez	3 agosto 1850	Comandante la real fregata a vapore <i>Archimede</i>	
	Luigi Chretien	3 agosto 1850	Presidente della commissione di prima istanza delle prede marittime e naufragi	
	Vincenzo Salazar	9 luglio 1851	Sottoispettore degli armamenti	
	Luigi Settimo	9 luglio 1851	Comandante gli istituti di marina	
CAPITANI DI FREGATA	Emanuele Marin	11 agosto 1849		
	Francesco Cossovich	11 agosto 1849	Secondo comandante del real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Giuseppe Marsella	11 agosto 1849		
	Nicola Rocco	11 agosto 1849	Comandante del bacino di raddobbo	
	Girolamo Vergara	11 agosto 1849	Alla custodia superiore dei reali legni a vapore in isverno, col dettaglio della real fregata a vapore <i>Fulminante</i> in isverno	
	Vincenzo Lettieri	11 agosto 1849	Comandante la real corvetta <i>Cristina</i>	
	Ferdinando Rodriguez	11 agosto 1849	Comandante la reale fregata a vapore <i>Tancredi</i>	
	Napoleone Scrugli	31 gennaio 1850	Incaricato degli acquisti di generi resinosi e canapa in economia	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Osservazioni</i>
	Giovanni Carbonelli	31 gennaio 1850	Presidente del consiglio di guerra di guarnigione della Real Marina	
	Eugenio Rodriguez	3 agosto 1850	Al dettaglio della veleria	
	Giovanni Vacca	3 agosto 1850		
	Troiano Folgori	3 agosto 1850	All'immediazione del conte d'Aquila	
	Michele Capelcelatro	3 agosto 1850	All'immediazione del ministro di Guerra e Marina	
	Carlo Barone	9 luglio 1851	Alla custodia superiore dei reali legni a vela in isverno, col dettaglio della real fregata <i>Isabella</i> allo sverno	
	Giuseppe Flores	1 maggio 1852		
	Carlo Longo	29 dicembre 1852		
TENENTI DI VASCELLO	Leopoldo Fowls	11 maggio 1848	Comandante la reale corvetta a vapore <i>Stromboli</i>	
	Enrico di Brocchetti	11 maggio 1848	Al dettaglio della corvetta <i>Cristina</i>	
	Leopoldo de Maria	11 maggio 1848		
	Carlo Flores	11 maggio 1848	Al dettaglio del laboratorio della corderia e teleria	
	Amilcare Anguissola	11 maggio 1848	Al dettaglio della real fregata a vapore <i>Tancredi</i>	
	Luigi del Core	14 giugno 1849	Al dettaglio della real fregata a vapore <i>Archimede</i>	
	Pietro de Martino	11 agosto 1849		
	Roberto Pasca	11 agosto 1849	Al dettaglio del laboratorio dell'attrezzatura	
	Antonio Maseo	11 agosto 1849		
	Francesco Beneventano Bosco	11 agosto 1849	Alla custodia dei reali legni a vapore allo sverno col dettaglio del <i>Fieramosca</i> allo sverno	
	Antonio Imbert	11 agosto 1849	Alla custodia delle reali fregate a vela col dettaglio della <i>Partenope</i>	
	Edoardo d'Amico	22 gennaio 1850		

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Osservazioni</i>
	Guglielmo Acton	22 gennaio 1850	Alla custodia dei reali legni a vapore allo sverno col dettaglio della reale fregata a vapore allo sverno	
	Roberto Pucci	22 gennaio 1850	Quartiermastro amministratore del real collegio di marina	
	Enrico Costantino	22 gennaio 1850	al collegio di marina	
	Giovanni d'Ayala	23 maggio 1850		
	Pietro Lavia	23 maggio 1850		
	Giovanni Dupuy	3 agosto 1850	Al collegio di marina	
	Emanuele Pucci	3 agosto 1850	Al dettaglio del deposito di Marina in Palermo	
	Cesare Salazar	3 agosto 1850	Al dettaglio del carbon fossile	
	Amilcare Roberti	3 agosto 1850	Alla custodia dei due brigantini <i>Valoroso</i> e <i>Zeffiro</i> col dettaglio di quest'ultimo	
	Federico Martini	3 agosto 1850		
	Ruggiero Vitagliano	12 giugno 1851	Al collegio di marina	
	Cristofaro Manzi	12 giugno 1851	Alla custodia e dettaglio della real fregata a vapore <i>Guiscardo</i> allo sverno	
	Francesco Migliaccio	12 giugno 1851	Alla custodia dei brigantini <i>Principe Carlo</i> e <i>Intrepido</i> col dettaglio del <i>Valoroso</i>	
	Raffaele Cacace	12 giugno 1851	Al collegio di marina	
	Ferdinando Cafiero	14 giugno 1849	Alla maggioranza generale	Da prender rango dopo Echaniz allorché questi sarà promosso tenente di vascello
	Francesco Miceli	2 giugno 1852		Da percepire il soldo se adibito al servizio della Real Marina
	Marino Caracciolo	23 dicembre 1854		
ALFIERI DI VASCELLO	Giovanni Echaniz	2 aprile 1848	Al dettaglio dell'arsenale e commissario del Re del consiglio di guerra di guarnigione del dipartimento marittimo di Messina	

<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Osservazioni</i>
Carlo Pucci	22 gennaio 1850	All'ispezione del materiale	
Ferdinando Montemayor	22 gennaio 1850	<i>Idem</i>	
Francesco Saverio Agresti	22 gennaio 1850	<i>Idem</i>	
Francesco Vicuna	22 gennaio 1850	Alla maggioria generale	
Corrado Jauch	23 maggio 1850	Al collegio di marina	
Pietro Ventopane	23 maggio 1850	All'ispezione del materiale	
Leopoldo de Cosa	12 giugno 1851	Imbarcato sull'Archimede	
Giuseppe Stella	12 giugno 1851		
Ruggiero Besia	12 giugno 1851		
Orazio Persichetti	12 giugno 1851		
Michele Bracco	12 giugno 1851		
Ferdinando Acton	12 giugno 1851		
Achille de Sarno	12 giugno 1851		
Giulio Vicuna	12 giugno 1851		
Adolfo Giambarba	12 giugno 1851		
Carlo de Crescenzo	12 giugno 1851		
Alessandro Bajo	12 giugno 1851	Al dettaglio del cantiere di Castellammare	
Angelo Sarlo	12 giugno 1851	Al collegio di marina	
Giuseppe Mantese	12 giugno 1851	All'ispezione del materiale	
Giuseppe Parisi	12 giugno 1851		
Enrico Martini	12 giugno 1851	<i>Idem</i>	
Salvatore Massard	12 giugno 1851	<i>Idem</i>	
Michele Sicardi	12 giugno 1851		
Michele Carpi	12 giugno 1851	All'ispezione del materiale	
Luigi Matteo Civita	15 giugno 1851	<i>Idem</i>	
Giovanni Lucci	15 giugno 1851		
Silvio Jenco	15 giugno 1851		
Agostino Becher	15 giugno 1851		
Luigi Ruggi	15 giugno 1851	All'ispezione del materiale	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Osservazioni</i>
	Luigi Merlin	18 giugno 1851	Imbarcato sulla real fregata a vapore <i>Archimede</i>	
	Giuseppe de Franciscis	18 giugno 1851		
	Nicola Cafaro	18 giugno 1851	Alla custodia e dettaglio del <i>Maria Teresa</i>	
	Luigi d'Ambrosio	20 giugno 1851		
	Sebastiano Vaglieco	18 giugno 1852		
	Luigi Maria Ferdinando di Borbone figlio del conte d'Aquila	24 dicembre 1854		
	Gabriele Martinez	11 gennaio 1855		
	Francesco Ruggiero	11 gennaio 1855		
	Federico Labrano	11 gennaio 1855		
	Emerick Acton	11 gennaio 1855		
	Giuseppe Dragonetti	11 gennaio 1855		
GUARDIAMARINE	Filippo Luigi Maria di Borbone figlio del conte d'Aquila	30 maggio 1851		
	Gaspere Nicastro	27 giugno 1851		
	Luigi Caracciolo	1 maggio 1852		
	Giuseppe Ruggiero	1 maggio 1852		
	Edoardo Caracciolo S. Teodoro	1 maggio 1852		
	Alfredo Monforte	1 maggio 1852		
	Ercole de Liguori	1 maggio 1852		
	Guglielmo Winspeare	1 maggio 1852		
	Emanuele Frigeri	1 maggio 1852		
	Paolo Cottrau	30 maggio 1853		
	Ruggiero Acton	30 maggio 1853		
	Giuseppe Benedetti	30 maggio 1853		
	Francesco Vitagliano	30 maggio 1853		
	Enrico Accinni	30 maggio 1853		
	Andrea Colonna	30 maggio 1853		

<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Osservazioni</i>
Pasquale Libetta	30 maggio 1853		
Raffaele Ferro	30 maggio 1853		
Carlo de Luca	30 maggio 1853		
Vincenzo Marincola	30 maggio 1853		
Carlo Agresti	30 maggio 1853		
Giuseppe del Pezzo	18 maggio 1854		
Raffaele Corsi	18 maggio 1854		
Tommaso Costa	18 maggio 1854		
Luigi Cervati	18 maggio 1854		
Vincenzo Casamarte	18 maggio 1854		
Harold Acton	18 maggio 1854		
Giovanni degli Uberti	18 maggio 1854		
Giambattista Mugnay	18 maggio 1854		
Francesco Veltri	18 maggio 1854		
Cesare de Liguori	18 maggio 1854		
Ferdinando Negri	18 maggio 1854		

Estratto dei *Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1857*, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
VICEAMMIRAGLIO	Luigi di Borbone conte d'Aquila	11 agosto 1849	Aiutante generale del Re e presidente del consiglio di ammiragliato	
RETROAMMIRAGLI	Giovanni Antonio della Spina	11 maggio 1848	Primo istruttore del duca di Calabria	
	Francesco Saverio Garofalo	11 maggio 1848	Vicepresidente del consiglio di ammiragliato	Viceammiraglio onorario
	Lucio de Palma	16 dicembre 1849	Membro del consiglio d'ammiragliato e giudice ordinario dell'alta corte militare	
	Pier Luigi Cavalcanti	21 dicembre 1855	Membro del consiglio d'ammiragliato e giudice ordinario dell'alta corte militare, presidente della commissione della biblioteca della Real Marina	
	Vincenzo Lettieri	21 dicembre 1855	Membro del consiglio d'ammiragliato e giudice ordinario dell'alta corte militare	
	Federico Roberti	21 dicembre 1855	Aiutante generale del Re, ispettore dei corpi militari di marina, membro del consiglio d'ammiragliato e comandante superiore dei legni di particolar servizio del Re	
BRIGADIERI	Luigi Jauch	16 dicembre 1849	Maggior generale, ispettore degli istituti di marina e membro del consiglio di ammiragliato	
	Leopoldo del Re	5 agosto 1850	Aiutante generale del Re e direttore generale delle scuole di scherma al di qua del faro	Retroammiraglio onorario
	Antonio Bracco	5 agosto 1850	Diretto del ministero e real segreteria di stato di marina	Retroammiraglio onorario
	marchese Girolamo de Gregorio	5 agosto 1850	Intendente generale della Real Marina	Retroammiraglio onorario

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Antonio Palumbo	5 agosto 1850	Membro del consiglio di ammiragliato, all'immediazione del conte d'Aquila e ispettore dei rami alieni della Real Marina	Retroammiraglio onorario
	Pietro Costantino	21 dicembre 1855	Ispettore del materiale della Real Marina e presidente del consiglio idraulico	
CAPITANI DI VASCELLO	Salvatore Presti	5 agosto 1850	Comandante il real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Mario Patrelli	5 agosto 1850	Direttore interino dell'osservatorio astronomico e segretario del consiglio di ammiragliato	
	Giuseppe Mollo	5 agosto 1850	Presidente del consiglio di guerra di guarnigione della Real Marina	
	Raffaele Gonzalez	5 agosto 1850	Giudice del consiglio delle prede marittime e naufragi	
	Carlo Luigi Chretien	5 agosto 1850	Comandante del dipartimento marittimo di Messina	
	Vincenzo Salazar	9 luglio 1851	Aiutante maggiore della Real Marina	
	Luigi Settimo	9 luglio 1851	Comandante degli istituti di marina	
	Emanuele Marin	28 dicembre 1855	Sottoispettore degli armamenti	
CAPITANI DI FREGATA	Francesco Cossovich	11 agosto 1849	Secondo comandante del real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Giuseppe Marselli	11 agosto 1849	Destinato presso i figli del conte d'Aquila	
	Nicola Rocco	11 agosto 1849	Comandante la real fregata a vapore <i>Guiscardo</i>	
	Girolamo Vergara	11 agosto 1849		
	Vincenzo Lettieri	11 agosto 1849	Comandante la reale corvetta <i>Cristina</i>	
	Ferdinando Rodriguez	11 agosto 1849	Comandante la reale fregata a vapore <i>Tancredi</i>	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Napoleone Scrugli	31 gennaio 1850		
	Giovanni Carbonelli	31 gennaio 1850		
	Eugenio Rodriguez	5 agosto 1850	Relatore della corte marziale marittima	
	Giovanni Vacca	5 agosto 1850	Alla custodia superiore dei reali legni allo sverno, col dettaglio del real vascello <i>Monarca</i> allo sverno	
	Troiano Folgori	5 agosto 1850	All'immediazione del conte d'Aquila	
	Michele Capelcelatro	5 agosto 1850	Al dettaglio del bacino di raddobbo e custodia del vascello <i>Vesuvio</i> al disarmo	
	Carlo Barone	9 luglio 1851		
	Giuseppe Flores	1 maggio 1852		
	Carlo Longo	29 dicembre 1852		
	Leopoldo Fowls	28 dicembre 1855	Commissario del Re del consiglio di guerra di guarnigione di marina	
TENENTI DI VASCELLO	Enrico di Brocchetti	11 maggio 1848	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Leopoldo de Maria	11 maggio 1848	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e comandante la reale corvetta a vapore <i>Miseno</i>	
	Carlo Flores	11 maggio 1848	Al dettaglio del laboratorio della corderia e teleria	
	Amilcare Anguissola	11 maggio 1848	Al real Corpo dei cannonieri e marinai, al dettaglio della real fregata a vapore <i>Tancredi</i>	
	Luigi del Core	14 giugno 1849	Al dettaglio della veleria	
	Pietro de Martino	11 agosto 1849	Al real Corpo dei cannonieri e marinai, al dettaglio della real corvetta <i>Cristina</i>	
	Roberto Pasca	11 agosto 1849	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Antonio Maseo	11 agosto 1849		

<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
Francesco Beneventano Bosco	11 agosto 1849		
Antonio Imbert	11 agosto 1849	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
Edoardo d'Amico	22 gennaio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
Guglielmo Acton	22 gennaio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
Roberto Pucci	22 gennaio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai, quartiermastro amministratore del real collegio di marina	
Enrico Costantino	22 gennaio 1850	Al collegio di marina	
Giovanni d'Ayala	23 maggio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
Pietro Lavia	23 maggio 1850		
Giovanni Dupuy	5 agosto 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
Emanuele Pucci	5 agosto 1850		
Cesare Salazar	5 agosto 1850	Al dettaglio del carbon fossile	
Amilcare Roberti	5 agosto 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
Federico Martini	5 agosto 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
Ruggiero Vitagliano	12 giugno 1851	Col dettaglio della real fregata a vapore <i>Guiscardo</i>	
Cristofaro Manzi	12 giugno 1851		
Raffaele Cacace	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
Ferdinando Cafero	14 giugno 1849		Ha preso rango il 23 dicembre 1849
Francesco Miceli	2 gennaio 1852		Da percepire il soldo se adibito al servizio della Real Marina
Marino Caracciolo	23 dicembre 1854	Al dettaglio del real cantiere di Castellammare	
Giovanni Echaniz	30 marzo 1855	Capitano del porto di Catania	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Carlo Pucci	30 marzo 1855		
	Ferdinando Montemayor	30 marzo 1855	Al collegio di marina	
	Francesco Saverio Agresti	30 marzo 1855		
	Francesco Vicuna	30 marzo 1855		
	Corrado Jauch	30 marzo 1855	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e al collegio di marina	
	Pietro Ventopane	18 agosto 1855	Capitano del porto di Pozzuoli	
	Leopoldo de Cosa	11 novembre 1855		
	Giuseppe Stella	11 novembre 1855		
	Ruggiero Besia	11 novembre 1855		
	Orazio Persichetti	27 giugno 1856		
	Michele Bracco	27 giugno 1856		
ALFIERI DI VASCELLO	Ferdinando Acton	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Achille de Sarno	12 giugno 1851		
	Giulio Vicuna	12 giugno 1851		
	Adolfo Giambarba	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai, al dettaglio della real corvetta a vapore <i>Miseno</i>	
	Carlo de Crescenzo	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Alessandro Bajo	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Angelo Sarlo	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Giuseppe Mantese	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Giuseppe Parisi	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Enrico Martini	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai, imbarcato sulla real fregata a vapore <i>Guiscardo</i>	
	Salvatore Massard	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai, imbarcato sulla real fregata a vapore <i>Guiscardo</i>	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Michele Sicardi	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Michele Carpi	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Luigi Matteo Civita	15 giugno 1851		
	Giovanni Lucci	15 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai e al collegio di marina	
	Silvio Jenco	15 giugno 1851		
	Agostino Becher	15 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Luigi Ruggi	15 giugno 1851		
	Luigi Merlin	18 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinai, al dettaglio dell'arsenale e commissario del Re del consiglio di guerra di guarnigione del dipartimento marittimo di Messina	
	Giuseppe de Francis	18 giugno 1851		
	Luigi d'Ambrosio	20 giugno 1851		
	Sebastiano Vaglieco	18 giugno 1852		
	Luigi Maria Ferdinando di Borbone figlio del conte d'Aquila	24 dicembre 1854		
	Gabriele Martinez	11 gennaio 1855		
	Francesco Ruggiero	11 gennaio 1855		
	Federico Labrano	11 gennaio 1855		
	Emerick Acton	11 gennaio 1855		
	Giuseppe Dragonetti	11 gennaio 1855		
	Gaspere Nicastro	11 gennaio 1855	Al dettaglio del deposito di Marina in Palermo	
GUARDIEMARINA	Filippo Luigi Maria di Borbone figlio del conte d'Aquila	30 maggio 1851		
	Luigi Caracciolo	1 maggio 1852		Con l'onorificenza di brigadiere delle guardiemarina 6 giugno 1856

<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
Giuseppe Ruggiero	1 maggio 1852		Con l'onorificenza di brigadiere delle guardiamarina 6 giugno 1856
Alfredo Monforte	1 maggio 1852		Con l'onorificenza di sotto-brigadiere delle guardiamarina 6 giugno 1856
Ercole de Liguori	1 maggio 1852		Con l'onorificenza di sotto-brigadiere delle guardiamarina 6 giugno 1856
Guglielmo Winspeare	1 maggio 1852		
Emanuele Frigeri	1 maggio 1852		
Paolo Cottrau	30 maggio 1853		
Ruggiero Acton	30 maggio 1853		
Giuseppe Benedetti	30 maggio 1853		
Francesco Vitagliano	30 maggio 1853		
Enrico Accinni	30 maggio 1853		
Pasquale Libetta	30 maggio 1853		
Raffaele Ferro	30 maggio 1853		
Carlo de Luca	30 maggio 1853		
Vincenzo Maringola	30 maggio 1853		
Carlo Agresti	30 maggio 1853		
Giuseppe del Pezzo	18 maggio 1854		
Raffaele Corsi	18 maggio 1854		
Tommaso Costa	18 maggio 1854		
Luigi Cervati	18 maggio 1854		
Vincenzo Casamarte	18 maggio 1854		
Harold Acton	18 maggio 1854		
Giovanni degli Uberti	18 maggio 1854		
Giovan Battista Mugnay	18 maggio 1854		
Francesco Veltri	18 maggio 1854		
Cesare de Liguori	18 maggio 1854		
Ferdinando Negri	18 maggio 1854		
Ernesto Viterbo	8 maggio 1855		

<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
Adolfo Gomez	8 maggio 1855		
Cesare Sanfelice	8 maggio 1855		
Carlo Turi	8 maggio 1855		
Giuseppe Caprioli	8 maggio 1855		
Cesare Romano	8 maggio 1855		
Carmine d'Afflitto	8 maggio 1855		
Raffaele Mugnay	8 maggio 1855		
Francesco Riario Sforza	8 maggio 1855		
Costantino Traversa	8 maggio 1855		
Carlo Dusmet	8 maggio 1855		
Raffaele Dusmet	8 maggio 1855		
Luigi Santangelo	27 aprile 1856		
Saverio Marra	27 aprile 1856		
Filippo Tupputi	27 aprile 1856		
Giustino Gonzalez	27 aprile 1856		
Giuseppe Serra	27 aprile 1856		
Federico Guarini	27 aprile 1856		
Gustavo Colonna	27 aprile 1856		
Enrico Benedetti	27 aprile 1856		
Giuseppe Palumbo	27 aprile 1856		
Carlo Bargagli	27 aprile 1856		
Demetrio Vaglieco	27 aprile 1856		
Carlo Libetta	27 aprile 1856		
Stanislao Monforte	27 aprile 1856		
Giovanni Cafora	27 aprile 1856		
Gustavo Acton	27 aprile 1856		

Estratto dei *Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1860*, conservato presso la Biblioteca Nazionale di Napoli

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
VICEAMMIRAGLIO	Luigi di Borbone conte d'Aquila	11 agosto 1849	Aiutante generale del Re, presidente del consiglio d'ammiragliato	
RETROAMMIRAGLI	Francesco Saverio Garofalo	11 maggio 1848	Vicepresidente del consiglio d'ammiragliato	Graduato viceammiraglio il 13 giugno 1859
	Lucio di Palma	16 dicembre 1849	Membro del consiglio d'ammiragliato e giudice ordinario dell'alta corte militare	
	Pier Luigi Cavalcanti	21 dicembre 1855	Membro del consiglio d'ammiragliato e presidente della commissione della biblioteca della Real Marina	
	Vincenzo Lettieri	21 dicembre 1855	Membro del consiglio d'ammiragliato e giudice ordinario dell'alta corte militare	
	Federico Roberti	21 dicembre 1855	Aiutante generale del Re, ispettore dei corpi militari di marina, membro del consiglio d'ammiragliato e comandante superiore de reali legni di particolar servizio del Re	
	Luigi Jauch	2 maggio 1857	Maggioria generale, ispettore degli istituti di marina, membro del consiglio d'ammiragliato	
	Leopoldo del Re	13 giugno 1859	Aiutante generale del Re, direttore generale delle scuole di scherma al di qua del faro, membro del consiglio d'ammiragliato	
	Antonio Bracco	13 giugno 1859	Aiutante generale del Re e delegato speciale dei reali telegrafi visuale ed elettrico	
BRIGADIERI	marchese Girolamo de Gregorio	3 agosto 1850	Direttore del ministero e reale segreteria di stato di marina	Graduato retroammiraglio il 13 giugno 1859
	Antonio Palumbo	3 agosto 1850	Intendente generale della Real Marina, all'immediazione del conte d'Aquila	Graduato retroammiraglio il 13 giugno 1859
	Pietro Costantino	21 dicembre 1855	Ispettore del materiale della Real Marina e presidente del consiglio militare idraulico	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Ferdinando Pucci	13 giugno 1859	Comandante superiore del dipartimento marittimo di Castellammare	
	Mario Patrelli	13 giugno 1859	Ispettore degli istituti di marina e direttore interino dell'osservatorio astronomico	
	Giuseppe Mollo	13 giugno 1859	Presidente della corte marziale marittima	
	Carlo Luigi Chretien	13 giugno 1859	Presidente della commissione delle prede marittime e naufragi, giudice straordinario dell'alta corte militare	
CAPITANI DI VASCELLO	Vincenzo Salazar	9 luglio 1851	Aiutante maggiore della Real Marina	
	Luigi Settimo	9 luglio 1851	Comandante degli istituti di marina	
	Emanuele Marin	28 dicembre 1855	Presidente del consiglio di guerra di guarnigione, membro del consiglio idraulico dell'orfanotrofio militare	
	Francesco Cossovich	8 aprile 1857	Comandante del real Corpo de cannonieri e marinai	
	Giuseppe Marselli	13 settembre 1857	Destinato presso i reali principi figli del conte d'Aquila	
	Nicola Rocco	13 giugno 1859	Giudice delle prede marittime e naufragi	
	Girolamo Vergara	13 giugno 1859	al comando della real fregata a vapore <i>Guiscardo</i>	
	Vincenzo Lettieri	13 giugno 1859	Al comando della real fregata <i>Partenope</i>	
	Ferdinando Rodriguez	13 giugno 1859	Al comando della real fregata a vapore <i>Tancredi</i>	
CAPITANI DI FREGATA	Napoleone Scrugli	31 gennaio 1850	Al comando della real fregata a vapore <i>Tasso</i>	Graduato capitano di vascello il 24 luglio 1859
	Giovanni Carbonelli	31 gennaio 1850	Secondo comandante del real Corpo dei cannonieri e marinai	
	Eugenio Rodriguez	3 agosto 1850		
	Giovanni Vacca	3 agosto 1850	Al comando del brigantino <i>Valoroso</i>	
	Trojano Folgori	3 agosto 1850	All'immediazione del conte d'Aquila	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Michele Capelcelatro	3 agosto 1850	Al comando della real corvetta a vapore <i>Miseno</i>	
	Carlo Barone	9 luglio 1851	Sotto-ispettore degli armamenti	
	Giuseppe Flores	1 maggio 1852	Commissario del Re del consiglio generale di guerra di marina	
	Carlo Longo	29 dicembre 1852	Al comando della fregata a vapore <i>Fieramosca</i>	
	Leopoldo Fowls	28 dicembre 1855	Comandante il deposito di Marina in Palermo e capitano di quel porto	
	Enrico di Brochetti	8 aprile 1857		
	Leopoldo de Maria	8 aprile 1857		
	Carlo Flores	12 luglio 1858	Al comando della fregata a vapore <i>Veloce</i>	
	Amilcare Anguissola	10 settembre 1858	Al dettaglio del bacino e custodia del vascello <i>Vesuvio</i> al disarmo	
	Roberto Pasca	13 giugno 1859	Secondo comandante della real fregata <i>Partenope</i> e dettaglio della stessa	
	Francesco Beneventano Bosco	13 giugno 1859	Comandante superiore dei legni allo sverno e del porto militare	
	Antonio Imbert	13 giugno 1859	All'incarico dell'acquisto delle canape	
	Edoardo d'Amico	13 giugno 1859	Al comando del vapore <i>Maria Teresa</i>	
TENENTI DI VASCELLO	Guglielmo Acton	22 gennaio 1850	Al comando della fregata a vapore <i>Fulminante</i>	
	Roberto Pucci	22 gennaio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinari e quartiermastro del collegio di marina	
	Enrico Costantino	22 gennaio 1850	Al dettaglio della veleria	
	Giovanni d'Ayala	23 maggio 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinari	
	Pietro Lavia	23 maggio 1850	Istruttore di manovra del real Corpo dei cannonieri e marinai	

<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
Giovanni Dupuy	3 agosto 1850	Quartiermastro amministratore della Scuola degli Allunni Marinari	
Emanuele Pucci	3 agosto 1850		
Cesare Salazar	3 agosto 1850	Al dettaglio del carbon fossile	
Amilcare Roberti	3 agosto 1850	Al real Corpo dei cannonieri e marinari	
Federico Martini	3 agosto 1850	<i>Idem</i>	
Ruggiero Vitagliano	12 giugno 1851		
Raffaele Cacace	12 giugno 1851	Al real Corpo dei cannonieri e marinari	
Ferdinando Cafiero	14 giugno 1849	Destinato all'inarico dei vapori Palinuro e Ferdinando II in disarmo in Castellammare	
Marino Caracciolo	23 dicembre 1854		
Giovanni Echaniz	30 marzo 1855	Capitano del porto di Trapani	
Carlo Pucci	30 marzo 1855	Al real Corpo dei cannonieri e marinari	
Ferdinando Montemayor	30 marzo 1855	<i>Idem</i>	
Francesco Saverio Agresti	30 marzo 1855	<i>Idem</i>	
Francesco Vicuna	30 marzo 1855		
Corrado Jauch	30 marzo 1855		
Pietro Ventapane	18 agosto 1855		
Leopoldo de Cosa	11 novembre 1855		
Giuseppe Stella	11 novembre 1855		
Ruggiero Besia	11 novembre 1855		
Orazio Persichetti	27 giugno 1856		
Michele Bracco	27 giugno 1856		
Ferdinando Acton	25 aprile 1857		
Achille de Sarno	25 aprile 1857		
Giulio Vicuna	25 aprile 1857	Capitano del porto di Catania	
Adolfo Giambarba	19 settembre 1857	Al real Corpo dei cannonieri e marinari	

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Carlo de Crescenzo	19 settembre 1857	<i>Idem</i>	
	Alessandro Bajo	19 settembre 1857	<i>Idem</i>	
	Angelo Sarlo	1 ottobre 1859		
	Giuseppe Mantese	1 ottobre 1859	Presso il conte d'Aquila e al real Corpo dei cannonieri e marinari	
	Enrico Martino	1 ottobre 1859		
	Salvatore Massard	1 ottobre 1859	Al collegio di marina	
	Michele Sicard	1 ottobre 1859	<i>Idem</i>	
	Michele Carpi	1 ottobre 1859		
	Luigi Matteo Civita	1 ottobre 1859		
	Giovanni Lucci	1 ottobre 1859		
	Silvio Jengo	1 ottobre 1859	Al collegio di marina	
	Agostino Becher	1 ottobre 1859	Destinato al laboratorio della corderia	
	Luigi Ruggi	1 ottobre 1859	Al collegio di marina	
	Luigi Merlin	1 ottobre 1859		
	Giuseppe de Francisci	1 ottobre 1859		
	Luigi d'Ambrosio	1 ottobre 1859		
	Sebastiano Vaglieco	1 ottobre 1859		
	Luigi Maria Ferdinando Bobone, figlio del conte d'Aquila	1 ottobre 1859		
	Gabriele Martinez	1 ottobre 1859		
	Francesco Ruggiero	1 ottobre 1859		
	Federico Labrano	1 ottobre 1859		
	Emerich Acton	1 ottobre 1859		
	Giuseppe Dragonetti	1 ottobre 1859		
	Gaspare Nicastro	1 ottobre 1859		
	Luigi Maria Borbone figlio del conte d'Aquila	1 ottobre 1859		
ALFIERI DI VASCHELLO	Guglielmo Winspeare	20 ottobre 1857	Al real Corpo dei cannonieri e marinari	

<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
Emanuele Frigeri	20 ottobre 1857	<i>Idem</i>	
Luigi Caracciolo	20 ottobre 1857	Destinato al dettaglio del dipartimento marittimo di Messina e commissario del Re di quel consiglio di guerra di guarnigione	
Ercole de Liguori	20 ottobre 1857	Al real Corpo dei cannonieri e marinari	
Giuseppe Ruggiero	20 ottobre 1857	<i>Idem</i>	
Alfredo Monforte	20 ottobre 1857	<i>Idem</i>	
Paolo Cottrau	2 gennaio 1859	<i>Idem</i>	
Pasquale Libetta	2 gennaio 1859	<i>Idem</i>	
Enrico Accinni	2 gennaio 1859	<i>Idem</i>	
Francesco Vitagliano	2 gennaio 1859	<i>Idem</i>	
Raffaele Ferro	2 gennaio 1859	<i>Idem</i>	
Raffaele Corsi	24 ottobre 1859	<i>Idem</i>	
Tommaso Costa	24 ottobre 1859	<i>Idem</i>	
Cesare de Liguori	24 ottobre 1859		
Giovanni degli Uberti	24 ottobre 1859		
Giuseppe del Pezzo	24 ottobre 1859		
Vincenzo Casarmarte	24 ottobre 1859		
Luigi Cervati	24 ottobre 1859		
Francesco Veltri	24 ottobre 1859		
Ferdinando Negri	24 ottobre 1859		
Ernesto Viterbo	24 ottobre 1859		
Cesare Sanfelice	24 ottobre 1859		
Carlo Turi	24 ottobre 1859		
Carmine d'Afflitto	24 ottobre 1859		
Adolfo Gomez	24 ottobre 1859		
Cesare Romano	24 ottobre 1859		
Giuseppe Caprioli	24 ottobre 1859		
Francesco Riario Sforza	24 ottobre 1859		
Raffaele Mugnai	24 ottobre 1859		

	<i>Nome</i>	<i>Data del grado</i>	<i>Destino</i>	<i>Osservazioni</i>
	Carlo Dusmet	24 ottobre 1859		
	Giustino Gonzalez	24 ottobre 1859		
	Giuseppe Palumbo	24 ottobre 1859		
	Luigi Santangelo	24 ottobre 1859		
	Carlo Bargagli	24 ottobre 1859		
	Giuseppe Serra	24 ottobre 1859		
	Gustavo Colonna	24 ottobre 1859		
	Carlo Libetta	24 ottobre 1859		
	Filippo Tupputi	24 ottobre 1859		
	Saverio Marra	24 ottobre 1859		
	Enrico Benedetti	24 ottobre 1859		
	Federico Guarino	24 ottobre 1859		
	Demetrio Vaglieco	24 ottobre 1859		
	Giovanni Cafora	24 ottobre 1859		
	Stanislao Monforte	24 ottobre 1859		
GUARDIEMARINA	Alfonso Maria Pignatelli	20 maggio 1857		
	Giuseppe Lavia	20 maggio 1857		
	Giuseppe d' Epiro	20 maggio 1857		
	Alfonso Richelmi	20 maggio 1857		
	Luigi Carafa	20 maggio 1857		
	Francesco Ruffo	1 maggio 1858		
	Luciano Serra	22 aprile 1859		
	Ernesto de Sarno Prignano	22 aprile 1859		
	Raffaele Carrabba	22 aprile 1859		

[testo integrale]

Il Generale [Santacruz] mi commise di far sapere a V. M. la sua vivissima ed efficace cooperazione al progetto di stabilire nel Perù e nella Bolivia la monarchia nell'Augusta Persona del conte d'Aquila. Questo progetto realizzato farà la felicità della Bolivia, eleverà la famiglia di V. M. ed assicurerà l'Impero del Brasile, il quale alla fine dovrà sparire se non si stabilisce altra monarchia in quelle regioni. La Bolivia separata dal Brasile per mezzo d'un fiume, governata dal conte d'Aquila, sarà l'appoggio di quell'Impero. Santacruz ha già preso le più sicure e più savie misure, e queste produrranno certamente il bramato risultamento. Il generale assicurerà V. M. di tutto. All'ombra di una compagnia di emigrati formata dal generale, tre vapori che si stanno costruendo in Londra, porteranno mille emigrati al gran Parà; di là rimonteranno il fiume delle Amazzoni, e Santacruz anderà per Panama, in Bolivia. La sua influenza, l'appoggio dell'emigrazione, e le misure già prese faranno che sia proclamato dal Congresso il fratello di V. M. Io per ordine del generale partirò pel Brasile ne' primi giorni di settembre per sollecitare dall'Imperatore il permesso, onde gli emigrati possano entrare nel fiume delle Amazzoni, e da questo nel Madeira, fiume di Bolivia e del Brasile. La specolazione è mercantile, le spese ne sono pagate da quattro signori noti al principe di Castelcicala. L'approvazione della Bolivia è ottenuta, manca il permesso dell'Imperatore; di questo mi occuperò io nel Brasile. La compagnia non si annunzierà al pubblico sino a che non siano giunti in Bolivia i primi emigrati. L'invio di emigrati è libero in tutti i domini inglesi. Presento a V. M. due stampati, uno concernente la Bolivia, l'altro intorno à viaggi fatti nel fiume delle Amazzoni, ed un notamento degli individui che compongono la compagnia; questo sarà reso pubblico dopo che si sarà ottenuto l'atto del Parlamento Inglese che di dritto deve concedersi, pagandosi quanto viene comandato dallo stesso Parlamento.

Archivio di Stato di Napoli, fondo *Archivio Borbone*, b. 908, *Primi piloti attivi nella Real Marina (1856)*:

- 1) Antonio La Greca, graduato capitano il 1° ottobre 1848 (primo pilota dal 2 marzo 1838);
- 2) Gabriele Iaccarino, graduato sottotenente il 29 giugno 1849 (primo pilota dal 16 luglio 1846);
- 3) Raffaele Longobardi, *idem* (primo pilota dal 12 dicembre 1846);
- 4) Giuseppe Starita, *idem* (primo pilota dal 10 ottobre 1847);
- 5) Tommaso Palumbo, *idem* (primo pilota dal 7 novembre 1847);
- 6) Gabriele Alfieri, *idem* (primo pilota dal 28 febbraio 1848);
- 7) Agostino Chiaja, graduato sottotenente il 7 agosto 1850 (primo pilota dal 15 novembre 1848);
- 8) Pietro Antonio Cafiero, graduato sottotenente il 25 agosto 1852 (primo pilota dal 24 novembre 1848);
- 9) Luigi Visco, graduato sottotenente il 22 dicembre 1849 (primo pilota dal 6 luglio 1850);
- 10) Domenico Iesperino, graduato sottotenente il 25 agosto 1852 (primo pilota dal 10 agosto 1851);
- 11) Giovan Battista Massa, graduato sottotenente il 26 marzo 1849 (primo pilota dal 10 agosto 1851);
- 12) Luigi Balsamo, graduato sottotenente il 15 febbraio 1855 (primo pilota dal 16 luglio 1853);
- 13) Vincenzo De Rosa, graduato sottotenente il 12 settembre 1855 (primo pilota dal 2 novembre 1853);
- 14) Gennaro Chiechia (primo pilota dal 16 ottobre 1854);
- 15) Carmine Vinci, graduato sottotenente il 18 giugno 1852 (primo pilota dal 13 marzo 1855);
- 16) Agostino Trapani (primo pilota dal 2 ottobre 1855).

[testo integrale]

Io ... (nome e qualità) prometto e giuro innanzi a Dio fedeltà ed ubbidienza a Francesco Secondo Re del Regno delle Due Sicilie, ed esatta ubbidienza ai suoi ordini;

Prometto e giuro di compiere col massimo zelo e con la massima probità ed onoratezza le funzioni a me affidate;

Prometto e giuro di osservare e di fare osservare la Costituzione del 10 febbraio 1848 richiamata in vigore da S. M. il Re N. S. con Real Decreto del giorno primo luglio 1860;

Prometto e giuro di osservare e far osservare le leggi, i decreti ed i regolamenti attualmente in vigore, e quelli che saranno sanzionati e pubblicati in avvenire nei termini della Costituzione medesima;

Prometto e giuro di difendere anche con la effusione di tutto il mio sangue le bandiere (o gli standardi) che Sua Maestà si è degnata di affidarmi;

Prometto e giuro di non voler appartenere ora né mai a qualsivoglia associazione segreta. Così Dio mi aiuti.

Archivio di Stato di Napoli, fondo *Archivio Borbone*, fasc. 2210, estratto dai *Ruoli de' generali ed uffiziali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1860*

GIUDIZI E TRADITORI

Retroammiraglio Francesco Saverio Garofalo: destituito.
Retroammiraglio Lucio di Palma: ritirato.
Retroammiraglio Pierluigi Cavalcanti.
Retroammiraglio Vincenzo Lettieri.
Retroammiraglio Federico Roberti: ritirato.
Retroammiraglio Luigi Jauch: destituito.
Retroammiraglio Leopoldo del Re.
Retroammiraglio Antonio Bracco.
Brigadiere Girolamo de Gregorio.
Brigadiere Antonio Palumbo: destituito.
Brigadiere Pietro Costantino: destituito.
Brigadiere Ferdinando Pucci: destituito.
Brigadiere Mario Patrelli: destituito.
Brigadiere Giuseppe Mollo: destituito.
Brigadiere Luigi Chretien: destituito.
Capitano di vascello Vincenzo Salazar: destituito.
Capitano di vascello Luigi Settimo.
Capitano di vascello Emmanuele Marin.
Capitano di vascello Francesco Cossovich: destituito.
Capitano di vascello Giuseppe Marselli.
Capitano di vascello Nicola Rocco: destituito.
Capitano di vascello Girolamo Vergara: destituito.
Capitano di vascello Vincenzo Lettieri.
Capitano di vascello Ferdinando Rodriguez: destituito.
Capitano di fregata Napoleone Scrugli: reo di alto tradimento.
Capitano di fregata Giovanni Carbonelli: destituito.
Capitano di fregata Eugenio Rodriguez: destituito.
Capitano di fregata Giovanni Vacca: reo di alto tradimento.
Capitano di fregata Troiano Folgori.
Capitano di fregata Michele Capelcelatro: destituito.
Capitano di fregata Carlo Barone: reo di alto tradimento.
Capitano di fregata Giuseppe Flores.
Capitano di fregata Carlo Longo: reo di alto tradimento.

Capitano di fregata Leopoldo Fowls: destituito.
Capitano di fregata Errico di Brocchetti: destituito.
Capitano di fregata Leopoldo de Maria: destituito.
Capitano di fregata Carlo Flores.
Capitano di fregata Amilcare Anguissola: reo di altissimo tradimento.
Capitano di fregata Roberto Pasca.
Capitano di fregata Francesco Beneventano Bosco: reo di alto tradimento.
Capitano di fregata Antonio Imbert: reo di alto tradimento.
Capitano di fregata Eduardo d'Amico: destituito.
Capitano di fregata Guglielmo Acton: destituito.
Tenente di vascello Roberto Pucci: destituito.
Tenente di vascello Errico Costantino: destituito.
Tenente di vascello Giovanni d'Ayala.
Tenente di vascello Pietro Lavia: destituito.
Tenente di vascello Giovanni Dupuy: reo di alto tradimento.
Tenente di vascello Emmanuele Pucci: destituito.
Tenente di vascello Cesare Salazar: destituito.
Tenente di vascello Amilcare Roberti: destituito.
Tenente di vascello Federico Roberti: reo di alto tradimento.
Tenente di vascello Ruggero Vitagliano: destituito.
Tenente di vascello Raffaele Cacace.
Tenente di vascello Ferdinando Cafiero: reo di alto tradimento.
Tenente di vascello Marino Caracciolo: reo di alto tradimento.
Tenente di vascello Giovanni Echaniz: destituito.
Tenente di vascello Carlo Pucci: destituito.
Tenente di vascello Ferdinando Montemayor: destituito.
Tenente di vascello Francesco Saverio Agresti: destituito.
Tenente di vascello Francesco Vicuna: congedato.
Tenente di vascello Corrado Jauch: reo di alto tradimento.
Tenente di vascello Pietro Ventapane.
Tenente di vascello Leopoldo de Cosa: reo di alto tradimento.
Tenente di vascello Giuseppe Stella: reo di alto tradimento.
Tenente di vascello Ruggero Besia: reo di alto tradimento.
Tenente di vascello Orazio Persichetti: reo di alto tradimento.
Tenente di vascello Michele Bracco: reo di alto tradimento.
Tenente di vascello Ferdinando Acton: reo di alto tradimento.
Tenente di vascello Achille de Sarno.
Tenente di vascello Giulio Vicuna.
Tenente di vascello Adolfo Giambarba.

Tenente di vascello Carlo de Crescenzo: destituito.
Tenente di vascello Alessandro Bajo: destituito.
Tenente di vascello Angelo Sarlo.
Tenente di vascello Giuseppe Mantese: destituito.
Tenente di vascello Errico Martino.
Tenente di vascello Salvatore Massard: destituito.
Tenente di vascello Michele Sicardi: destituito.
Tenente di vascello Michele Carpi.
Tenente di vascello Luigi Matteo Civita: infame traditore.
Tenente di vascello Giovanni Lucci.
Tenente di vascello Silvio Jengo: destituito.
Tenente di vascello Agostino Becher: destituito.
Tenente di vascello Luigi Ruggi: destituito.
Tenente di vascello Luigi Merlin: destituito.
Tenente di vascello Giuseppe de Franciscis: destituito.
Tenente di vascello Luigi d'Ambrosio: destituito.
Tenente di vascello Sebastiano Vaglieco.
Tenente di vascello Luigi di Borbone junior.
Tenente di vascello Gabriele Martinez: destituito.
Tenente di vascello Francesco Ruggero: destituito.
Tenente di vascello Federico Labrano: destituito.
Tenente di vascello Emmeric Acton: destituito.
Tenente di vascello Giuseppe Dragonetti: destituito.
Tenente di vascello Gaspare Nicastro.
Tenente di vascello Filippo di Borbone.
Alfiere di vascello Guglielmo Winspeare: reo di somma infamia, disconosciuto dalla famiglia.
Alfiere di vascello Emanuele Frigeri: destituito.
Alfiere di vascello Luigi Caracciolo: destituito.
Alfiere di vascello Ercole de Liguori: destituito.
Alfiere di vascello Giuseppe Ruggero: destituito.
Alfiere di vascello Alfredo Monforte: destituito.
Alfiere di vascello Paolo Cottrau: destituito.
Alfiere di vascello Pasquale Libetta: destituito.
Alfiere di vascello Errico Accinni: destituito.
Alfiere di vascello Francesco Vitagliano: destituito.
Alfiere di vascello Raffaele Ferro: destituito.
Alfiere di vascello Raffaele Corsi: destituito.
Alfiere di vascello Tommaso Costa: destituito.
Alfiere di vascello Cesare de Liguori: destituito.

Alfiere di vascello Giovanni degli Uberti: destituito.
Alfiere di vascello Giuseppe del Pezzo: destituito.
Alfiere di vascello Vincenzo Casamarte: destituito.
Alfiere di vascello Luigi Cervati: destituito.
Alfiere di vascello Francesco Veltri: destituito.
Alfiere di vascello Ferdinando Negri: destituito.
Alfiere di vascello Ernesto Viterbo: destituito.
Alfiere di vascello Cesare Sanfelice: destituito.
Alfiere di vascello Carlo Turi: destituito.
Alfiere di vascello Carmine d'Afflitto: destituito.
Alfiere di vascello Adolfo Gomez: destituito.
Alfiere di vascello Cesare Romano: destituito.
Alfiere di vascello Giuseppe Caprioli: destituito.
Alfiere di vascello Francesco Riario Sforza: destituito.
Alfiere di vascello Raffaele Mugnai: destituito.
Alfiere di vascello Carlo Dusmet: destituito.
Alfiere di vascello Giustino Gonzalez: destituito.
Alfiere di vascello Giuseppe Palumbo: destituito.
Alfiere di vascello Luigi Santangelo: destituito.
Alfiere di vascello Carlo Bargagli.
Alfiere di vascello Giuseppe Serra: destituito.
Alfiere di vascello Gustavo Colonna: destituito.
Alfiere di vascello Carlo Libetta: destituito.
Alfiere di vascello Filippo Tupputi: destituito.
Alfiere di vascello Saverio Marra: destituito.
Alfiere di vascello Errico Benedetti: destituito.
Alfiere di vascello Federico Guarino: destituito.
Alfiere di vascello Demetrio Vaglieco: destituito.
Alfiere di vascello Giovanni Cafora: destituito.
Alfiere di vascello Stanislao Monforte: destituito.
Guardiamarina Alfonso Maria Pignatelli: destituito.
Guardiamarina Giuseppe Lavia: destituito.
Guardiamarina Giuseppe d'Epiro: destituito.
Guardiamarina Alfonso Richelmi: destituito.
Guardiamarina Luigi Carafa: destituito.
Guardiamarina Francesco Ruffo: destituito.
Guardiamarina Luciano Serra: destituito.
Guardiamarina Ernesto de Sarno Prignano: destituito.
Guardiamarina Raffaele Carrabba: destituito.

[testo integrale]

Statement of facts connected with the recent disembarkation at Marsala, as reported by captain Marrayat, of Her Majesty's ship *Intrepid*

The *Intrepid* and *Argus* arrived at Marsala between half-past 10 and 11 am, on the morning of the 11th. Commander Ingram, of Her Majesty's ship *Argus*, considering it likely that he would have to stay there three or four days, anchored his ship about three miles out, where the book of directions states the best holding ground to be. I on the contrary, knowing I was to remain but a few hours, brought up as close to the shore as I could, distant from three-quarters of mile to a mile from the lighthouse at the end of the mole. At 11:30 we landed, having got pratique, and being met by Mr. Cossins, the gentlemen acting for the vice-consul, proceeded to his house, where some others English resident shortly arrived, and then we drove through the town with these gentlemen, visited the cathedral, and eventually went out to their wine stores, which are three in number, distant or rather extending from half-a-mile to one mile and a-half from the city. Whilst here an Englishman came to report that two steamers were coming in from the north-west with Sardinian colours flying. We immediately ascended to a look-out place, and with a telescope watched the whole proceeding. The headmost and the smallest steamer had a boat in tow which gave us the idea, at the time, of having being sized off the land, and made to do the duty of pilot. There was no hesitation shown in bringing the vessels in; they steamed round the bows of the *Intrepid*, and steered direct for the mole, where they arrived about 2 pm, the first one getting in all right, the second grounding within 100 yards of it. At this time there were three Neapolitan vessels-of-war in sight, cruising between Marsala and Mazzara, a town twelve miles to the southward, viz., two steamers and a sailing frigate, six miles only from the Sardinian vessels. Before the Neapolitan arrived within range, the first Sardinian had discharged all her living cargo, which consisted of armed men to all appearance well disciplined, as they fell into companies on landing, shouldered their muskets, and marched off in perfect order. The one which had grounded, however, having to land all her men in boats, had not succeeded in getting more than one-fourth out of the ship when the Neapolitan came within easy range of his guns; his bulwarks were down and guns laid, and we watched with some curiosity to see the result of his firing. Before this I had advised the owners of two or three English schooners to get their vessels out of the port, as they seemed to me to run a risk of being hit; but the wind being dead in, they could not be removed, consequently they had to take their chance. The Neapolitan, however, instead of opening fire, lowered a boat, and sent it towards the Sardinians; but when half the distance between the two ships had been traversed, the officer suddenly turned his boat

round and pulled back to his own vessel as fast as he could. We now made sure the firing would commence, but we were surprised to see him paddling out towards the *Intrepid*, instead of frustrating at once the further landing of the expedition. The commanding officer of the *Intrepid* states that he was hailed by the commander of the Neapolitan, and asked if there were any English troops on shore: the reply he received was «No; the commanders of two English men-of-war are on shore, and two or three officers». Shortly afterwards an officer came on board and asked for me, and seemed anxious to know when I should return: a boat had, however, been sent to me before his arrival, and I sent an officer into the town to recall everyone to their ships. By this time all expedition had landed (4 o'clock), and he then began to open fire. Commander Ingram, Mr. Cossins, and myself, now went on board to see the commander of the Neapolitan: he informed us that large bodies of armed men had landed, and that he was obliged to fire on them; to which not the slightest objection was made, and nothing more passed than a request from us that he would respect the English flag wherever he saw it flying, which he promised faithfully to do. Whilst we were on board he continued his firing, and even offered a kind of apology for the shot going so low; but he said did not wish to fire into the town, only on the armed men marching from the mole to the city gate. As we left the steamer, the frigate arrived under sail and fired a useless broadside; but before they could reload the guns, the new arrivals were safely inside the walled town of Marsala. On my return to the *Intrepid*, I found an officer from the other Neapolitan steamer on board: he had come to ask me to send a boat to the Sardinian vessels with him to get them to surrender. This I declined to do. A short time after my refusal, boats manned and armed were sent in, and the vessels being totally abandoned were taken possession of, and the Sardinian colors hauled down. It is hardly necessary for me to add that the report current in Naples, as conveyed to you by telegraph from H. M. Minister, is entirely without foundation.

Tavola sintetica della composizione del Corpo ufficiali e della flotta napoletana alla vigilia dell'estate del 1860

Corpo ufficiali

Francesco Saverio Garofalo, vice ammiraglio (1781-1866).
Lucio di Palma, retro ammiraglio (1785-1861).
Pier Luigi Cavalcanti, retro ammiraglio (1786-1864).
Vincenzo Lettieri, retro ammiraglio (1789-1874).
Federico Roberti, retro ammiraglio (1790-1871).
Luigi Jauch, retro ammiraglio (1791-1867).
Leopoldo del Re, retro ammiraglio (1800 ca-1872).
Antonio Bracco, retro ammiraglio (1797-1871).
Girolamo de Gregorio, retro ammiraglio (1797-1868).
Antonio Palumbo, retro ammiraglio (1793-1871).
Ferdinando Pucci, brigadiere (1800-1877).
Carlo Luigi Chretien, brigadiere (1799-1874).
Vincenzo Salazar, brigadiere (1798-1873).
Francesco Cossovich, brigadiere (1799-1879).
Giuseppe Marselli, brigadiere (1800-?).
Vincenzo Lettieri, capitano di vascello (1806-1863).
Napoleone Scrugli, capitano di vascello (1803-1883).
Giovanni Vacca, capitano di vascello (1810-1879).
Carlo Alfonso Barone, capitano di vascello (1812-1866).
Carlo Longo, capitano di vascello (1812-1879).
Carlo Flores, capitano di fregata (1821-1901).
Enrico di Brocchetti, capitano di fregata (1817-1885).
Eduardo d'Amico, capitano di fregata (1829-1893).
Amilcare Anguissola, capitano di fregata (1820-1901).
Roberto Pasca, capitano di fregata (1821-1897).
Guglielmo Acton, capitano di fregata (1825-1896).
Federico Martini, capitano di fregata (1827-1894).
Ruggero Vitagliano, capitano di fregata (1825-1878).
Raffaele Cacaè, capitano di fregata (1825-1893).
Ferdinando Cafiero, capitano di fregata (1807-1889).
Marino Caracciolo, capitano di fregata (1829-1884).
Giovanni Echanitz, capitano di fregata (1820-1887).
Carlo Pucci, capitano di fregata (1830-1869).
Ferdinando de Montemayor, capitano di fregata (1827-1904).

Francesco Vicuna, capitano di fregata (1827-1900).
 Ruggiero Besia, tenente di vascello (1824-1881).
 Ferdinando Acton, tenente di vascello (1832-1891).
 Adolfo Giambarba, tenente di vascello (1828-1904).
 Alessandro Baja, tenente di vascello (?-1901).
 Luigi Matteo Civita, tenente di vascello (1830-1889).
 Luigi Ruggi d'Aragona, tenente di vascello (1829-1907).
 Gabriele Martinez, tenente di vascello (1837-1932).
 Federico Labrano, tenente di vascello (1834-1896).
 Emerich Acton, tenente di vascello (1834-1901).
 Giuseppe Dragonetti, tenente di vascello (1833-1886).
 Guglielmo Winspeare, tenente di vascello (1835-1898).
 Ercole de Liguoro, tenente di vascello (1833-?).
 Paolo Cottrau, alfiere di vascello (1837-1896).
 Enrico Accinni, alfiere di vascello (1838-1904).
 Raffaele Corsi, alfiere di vascello (1838-1906).
 Tommaso Costa di Arielli, alfiere di vascello (1836-1866).
 Giuseppe del Pezzo, alfiere di vascello (?-1926).
 Francesco Veltri, alfiere di vascello (1835-1903).
 Cesare Sanfelice, alfiere di vascello (1839-?).
 Carlo Turi, alfiere di vascello (1838-1900).
 Cesare Romano, alfiere di vascello (1839-1911).
 Giustino Gonzales, alfiere di vascello (?-1907).
 Giuseppe Palumbo, alfiere di vascello (1840-1913).
 Carlo Bargagli, alfiere di vascello.
 Gustavo Colonna, alfiere di vascello (1838-1914).
 Filippo Tupputi, alfiere di vascello (1839-1883).
 Giuseppe Siciliano di Rende, alfiere di vascello (1844-1900).
 Riccardo Nunziantè, alfiere di vascello (1839-1905).

Forza navale

- 1 vascello a vela (*Vesuvio*);
- 4 fregate a vela (*Partenope, Regina, Isabella, Amalia*);
- 1 corvetta a vela (*Cristina*);
- 6 brigantini a vela (*Valoroso, Intrepido, Generoso, Principe Carlo, Zeffiro, Calabrese*);
- 2 golette a vela (*Sfinge, Sibilla*);
- 10 pirofregate a ruote (*Guiscardo, Ruggero, Tancredi, Roberto, Veloce, Fieramosca, Fulminante, Ercole, Archimede, Tasso*);

- 11 avvisi a vapore a ruote (*Maria Teresa, Peloro, Antelope, Rondine, Ferdinando II, Palinuro, Miseno, Sannita, Delfino, Saetta, Sirena*);
- 1 fregata a elica (*Borbone*);
- 2 pirocorvetta a ruote (*Stromboli, Aquila*).

Ruoli di anzianità provvisoria degli ufficiali dello Stato Maggiore:

Contrammiraglio Ferdinando Pucci (promozione del 16 dicembre 1860, prima brigadiere sotto i Borbone).

Contrammiraglio Luigi Chretien (promozione del 16 dicembre 1860, prima brigadiere sotto i Borbone).

Contrammiraglio Giovanni Vacca (promozione del 7 aprile 1861, capitano di vascello sotto i Borbone).

Contrammiraglio Carlo Alfonso Barone (promozione del 7 aprile 1861, capitano di vascello sotto i Borbone).

Contrammiraglio Carlo Longo (promozione del 7 aprile 1861, capitano di vascello sotto i Borbone).

Capitano di vascello Ferdinando Rodriguez (confermato nei gradi il 7 aprile 1861).

Capitano di vascello Vincenzo Guillamat (confermato nei gradi il 7 aprile 1861).

Capitano di vascello Enrico Di Brocchetti (promozione del 7 aprile 1861, capitano di fregata sotto i Borbone).

Capitano di vascello Leopoldo De Maria (promozione del 7 aprile 1861, capitano di fregata sotto i Borbone).

Capitano di vascello Luigi Del Core (promozione 16 dicembre 1860, capitano di fregata sotto i Borbone).

Capitano di vascello Antonio Imbert (promozione 16 dicembre 1860, capitano di fregata sotto i Borbone).

Capitano di vascello Edoardo D'Amico (promozione 16 dicembre 1860, capitano di fregata sotto i Borbone).

Capitano di vascello Guglielmo Acton (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).

Capitano di fregata Roberto Pucci (confermato nei gradi il 7 aprile 1861).

Capitano di fregata Giovanni Dupuy (confermato nei gradi il 7 aprile 1861).

Capitano di fregata Emanuele Pucci (confermato nei gradi il 7 aprile 1861).

Capitano di fregata Amilcare Roberti (confermato nei gradi il 7 aprile 1861).

Capitano di fregata Federico Martini (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).

Capitano di fregata Ruggiero Vitagliano (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).

Capitano di fregata Raffaele Cacace (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).

Capitano di fregata Ferdinando Cafiero (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).

Capitano di fregata Marino Caracciolo (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).

Capitano di fregata Carlo Pucci (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).

Capitano di fregata Ferdinando Montemayor (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).
Capitano di fregata Francesco Vicuna (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).
Capitano di fregata Corrado Jauch (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).
Capitano di fregata Camillo Lampo (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).
Capitano di fregata Leopoldo De Cosa (confermato nei gradi il 16 dicembre 1860).
Capitano di fregata Francesco Saverio Agresti (promozione del 24 marzo 1861).
Capitano di fregata Cristoforo Manzi (promozione del 24 marzo 1861).
Luogotenente di vascello Achille De Sarno (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Giulio Vicuna (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Carlo De Crescenzo (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Angelo Sarlo (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Giuseppe Mantese (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Enrico Martini (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Salvatore Massard (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Michele Sicardi (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Michele Carpi (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Silvio Tiengo (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Agostino Becker (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Luigi Ruggi (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Giuseppe De Franciscis (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Luigi Merlin (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Luigi D'Ambrosio (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Sebastiano Vaglieco (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Gabriele Martinez (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Francesco Ruggiero (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Federico Labrano (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Emerich Acton (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Giuseppe Dragonetti (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Guglielmo Cardona (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Nicola Cafaro (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Emanuele Frigeri (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Luigi Caracciolo (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Ercole De Liguori (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Giuseppe Ruggiero (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Alfredo Monforte (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Giuseppe Nicastro (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Paolo Cottrau (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Pasquale Libetta (promozione 7 aprile 1861).

Luogotenente di vascello Francesco Accinni (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Francesco Vitagliano (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Raffaele Corsi (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Tommaso Costa (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Cesare De Liguori (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Giovanni Degli Uberti (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Vincenzo Casamarte (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Luigi Cervati (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Francesco Veltri (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Ferdinando Negri (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Ernesto Viterbo (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Cesare Sanfelice (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Carlo Turi (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Carmine D'Afflitto (promozione 7 aprile 1861).
Luogotenente di vascello Giuseppe Cacace (promozione 7 aprile 1861, dai Piloti della Marina napoletana).
Sottotenenti di vascello (tutti promossi 16 dicembre 1860): Adolfo Gomez, Cesare Romano, Giuseppe Caprioli, Raffaele Mugnai, Giustino Gonzalez, Giuseppe Palumbo, Luigi Santangelo, Giuseppe Serra, Carlo Libetta, Filippo Tupputi, Saverio Marra, Enrico Benedetti, Federico Guarini, Demetrio Vaglieco, Giovanni Cafora, Stanislao Monforte, Giuseppe Lavia, Alfonso Richelmi, Francesco Ruffo, Luciano Serra, Ernesto De Sarno Prignano, Alessandro Falcone, Raffaele Carrabba.

Fonti e bibliografia

FONTI D'ARCHIVIO

- Archivio Centrale dello Stato, fondo *Marina - Decreti Ministeriali*, vol. 1, p. 1;
Archivio Centrale dello Stato, fondo *Marina - Personale militare e movimenti del naviglio*, b. 7;
Archivio Centrale dello Stato, fondo *Marina - Uffici Diversi*, bb. 1, 9;
Archivio del Museo Centrale del Risorgimento, fondo *Crispi*, b. 658, f. 30, f. 4;
Archivio di Stato di Napoli, fondo *Archivio Acton di Leporano*, bb. 11, 25;
Archivio di Stato di Napoli, fondo *Archivio Borbone*, bb. 755, 778, 822/1, 825/1, 823, 825/2, 834, 862, 872, 873, 905, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 936, 950, 1021/2, 1023, 1089, 1103, 1115, 1117, 1131/2, 1134, 1143, 1154, 1189, 1190, 1191, 1199, 1214, 1320, 1693, 1694, 1699, 2210;
Archivio di Stato di Napoli, fondo *Archivio Caracciolo di Torchiarolo*, bb. 2, 9;
Archivio di Stato di Napoli, fondo *Affari Esteri*, bb. 1, 2, 5, 176, 177, 178, 179, 181, 2475, 2508, 4171, 4294, 4462, 4463, 4481, 4483, 4484, 4487, 4488, 4489, 4490, 4754, 4757, 4971, 4975 bis, 5222, 5244, 5260, 7328, 7330, 7331, 7337, 7339, 7341, 7342, 7343;
Archivio di Stato di Napoli, Sezione Militare, fondo *Carte Varie di Marina*, ff. 1, 8, 59;
Archivio di Stato di Torino, fondo *Marina*, mm. 279, 556, 557;
The National Archives, fondo *Admiralty*, b. 121/31;
The National Archives, fondo *Foreign Office*, bb. 70/315, 70/316, 165/128, 165/132, 425/437, 425/439, 482/19, 651/10, 881/99C;
The National Archives, fondo *Public Record Office*, b. 30/22/85;
Ufficio Storico Marina Militare, *Archivio Biografie Ufficiali*, cart. A1, fasc. 1-7-9-11-35 bis, cart. C1, fasc. 7, cart. C3, fasc. 37-39, cart. D1, fasc. 5 bis, cart. H-I16, fasc. 4, cart. M2, fasc. 9-10, cart. P1, fasc. 16, cart. V1, fasc. 0.

FONTI A STAMPA

Almanacco Militare della Real Marina, Napoli 1830;

- AA. VV., *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1853;
- AA. VV., *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1860;
- AA. VV., Ministero della Marina, *Le cronache navali dell'anno 1859*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 1931;
- Anonimo, *Importanza della Marineria Militare in una guerra contro l'Austria*, Genova 1859;
- Anonimo, *Perché non si arma la Marina Militare?*, Torino 1859;
- Regolamento per la Scuola degli Alunni Marinari*, Napoli 1843;
- Ruoli de' generali ed ufficiali attivi e sedentanei del Reale Esercito e dell'Armata di Mare di Sua Maestà il Re del Regno delle Due Sicilie per l'anno 1840/1841/1843/1844/1846/1850/1853/1855/1857/1860*, Napoli;
- Cavour C.B., *La liberazione del Mezzogiorno e la formazione del Regno d'Italia*, Zanichelli, Bologna 1949;
- Chiala L., *Lettere edite ed inedite di Camillo Cavour*, Roux e Favale, Torino 1884;
- Curato F., *Le relazioni diplomatiche tra il governo provvisorio siciliano e la Francia. III serie: 1848-1860*, Istituto Storico Italiano per l'età Moderna e Contemporanea, Roma 1971;
- Curato F., *Le relazioni diplomatiche tra il governo provvisorio siciliano e la Gran Bretagna. III serie: 1848-1860*, Istituto Storico italiano per l'età Moderna e Contemporanea, Roma 1971;
- D'Alessandro A., *Viaggio Marittimo ad uso di igiene navale per Antonio D'Alessandro. Nella missione della Real Fregata Urania per le Indie Occidentali, e per altri porti dell'Atlantico e del Mediterraneo. Comandata dal capitano di fregata Cav. D. Gio. Battista Lettieri. Da agosto 1844 a marzo 1846*, Stabilimento Tipografico all'Insegna dell'Ancora, Napoli 1846;
- Maraldi C., *Documenti francesi sulla caduta del regno meridionale*, a cura di Adolfo Omodeo, Società Napoletana di Storia Patria, Napoli 1935;
- Mundy G.R., *La fine delle Due Sicilie e la marina britannica. Diario di un ammiraglio 1859-61*, trad. it., introduzione e note di A. Rosada, Berisio, Napoli 1966;
- Rodriguez E., *Descrizione del viaggio a Rio de Janeiro della flotta di Napoli*, Caro Batelli e Comp., Napoli 1844;
- Rodriguez E., *Un periodo dell'ultimo viaggio della fregata napoletana. L'Urania*, Carlo Batelli e Comp., Napoli 1846;
- Vicuña G., *Pochi ricordi sul viaggio del Valoroso nel Levante nell'anno 1852*, a cura di Vladimiro Valerio, Voyage Pittoresque, Napoli 2012.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Dizionario Biografico degli Italiani*, Istituto dell'Enciclopedia Treccani, Roma;
- AA.VV., *Dizionario di Storia*, Istituto dell'Enciclopedia Treccani, Roma;
- Acton H., *I Borboni di Napoli (1734-1825)*, Giunti, Firenze 1987;
- Albergoni G., *Il patriota traditore. Politica e letteratura nella biografia del "famigerato" Pietro Perego*, Franco Angeli, Milano 2009;
- Alberini P., Prosperini F., *Uomini della Marina. 1861-1946. Dizionario Biografico*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 2015;

- Argiolas T., *Storia dell'esercito borbonico*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1970;
- Banti M.A., *La nazione del Risorgimento. Parentela, santità e onore alle origini dell'Italia unita*, Einaudi, Torino 2000;
- Banti M.A., Bizzocchi R. (a cura di), *Immagini della nazione nell'Italia del Risorgimento*, Carocci, Roma 2002;
- Banti A.M., Ginsborg P. (a cura di), *Storia d'Italia. Annali 22. Il Risorgimento*, Einaudi, Torino 2007;
- Baratelli F.M., *La Marina militare italiana nella vita nazionale (1860-1914)*, Mursia, Milano 1983;
- Battaglia A., *Il Risorgimento sul mare. La campagna navale del 1860-61*, Edizioni Nuova Cultura, Roma 2012;
- Battaglia R., *Sicilia e Gran Bretagna: le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Giuffrè, Milano 1983;
- Battaglini T., *Il crollo militare del Regno delle Due Sicilie*, Società Tipografica Modenese, Modena 1938;
- Benadusi L., *Ufficiale e gentiluomo. Virtù civili e valori militari in Italia, 1896-1918*, Feltrinelli, Milano 2015;
- Beri E., *Genova e il suo regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Città del silenzio, Novi Ligure 2011;
- Boeri G., Crociani P., Fiorentino M., *L'esercito borbonico dal 1830 al 1861*, Stato Maggiore dell'Esercito. Ufficio Storico, Roma 1998;
- Bracco L., *Aspetti della politica navale del Regno di Sardegna dal 1848 al 1857*, tesi di laurea, 1967, Biblioteca Museo del Risorgimento (TO);
- Cardillo G.B., *Alla ricerca di una reale indipendenza. I Borboni di Napoli e la politica dei trattati*, Franco Angeli, Milano 2013;
- Casalena M.P. (a cura di), *Antirisorgimento. Appropriazioni, critiche, delegittimazioni*, Pendragon, Bologna 2013;
- Ciampani A., Klinkhammer L. (a cura di), *La ricerca tedesca sul Risorgimento italiano. Temi e prospettive*, Atti del Convegno Internazionale (Roma 1-3 marzo 2001), in «Rassegna Storica del Risorgimento», LXXXVIII, Supplemento al fasc. IV, 2001;
- Cimmino A., *Il Real cantiere di Castellammare di Stabia e le sue navi: 1783-1860*, Eurostampa, Castellammare di Stabia 2013;
- Corbin A., Ranzato G. (a cura di), *Guerre fratricide. Le guerre civili in età contemporanea*, Bollati Boringhieri, Torino 1994;
- Corvaglia E., *Le due Italie. Giovanni Manna e l'unificazione liberale*, Guida, Napoli 2012;
- Davis J.A., *Napoli e Napoleone. L'Italia meridionale e le rivoluzioni europee (1780-1860)*, Rubettino, Soveria Mannelli 2014;
- De Cesare R., *La fine di un Regno. Dal 1855 al 6 settembre 1860*, prefazione di Raffaele De Cesare, introduzione di Giuseppe Catenacci, Grimaldi, Napoli 2003;
- De Lorenzo R., *Borbonia felix. Il Regno delle Due Sicilie alla vigilia del crollo*, Salerno Editrice, Roma 2013;
- Demarco D., *Il crollo del Regno delle Due Sicilie. La struttura sociale*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2000;
- de' Sivo G., *Storia delle Due Sicilie dal 1847 al 1860*, Brenner, Cosenza 1964;
- Di Rienzo E., *Il Regno delle Due Sicilie e le potenze europee. 1830-1861*, Rubettino, Soveria Mannelli 2012;

- Di Rienzo E., *Nazione e controrivoluzione nell'Europa contemporanea. 1799-1848*, Guerini, Milano 2004;
- Di Vittorio A., C. Barciela López (a cura di), *La storiografia marittima in Italia e Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Cacucci, Bari 2001;
- Doneddu G., Gangemi M. (a cura di), *La pesca nel Mediterraneo occidentale (secc. XVI-XVIII)*, Puglia Grafica Sud, Bari 2000;
- Dumaine J., *Tactique navale*, Librairie Militaire, Paris 1857;
- Enea M.R., Gatto R., *Matematica e marineria. Accademia e Scuole di Marina nel Regno di Napoli*, Città del sole Edizioni, Reggio Calabria 2013;
- Falzone G., *La Sicilia nella politica mediterranea delle grandi potenze. Indipendenza o autonomia nei documenti inediti del Quai d'Orsay*, Flaccovio, Palermo 1974;
- Flores M., *Traditori. Una storia politica e culturale*, il Mulino, Bologna 2015;
- Formicola A., *A 200 anni dalla fondazione: il cantiere navale di Castellammare, pietra miliare dello sviluppo della Marina napoletana*, in Supplemento «Rivista Marittima», Roma ottobre 1983;
- Formicola A., Romano C., *L'industria navale di Ferdinando II di Borbone*, Fiorentino, Napoli 1991;
- Formicola A., Romano C., *La base navale di Napoli dalle origini ai giorni nostri*, in Supplemento «Rivista Marittima», Roma 1995;
- Formicola A., Romano C., *Storia della Marina da Guerra dei Borbone di Napoli*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 2005;
- FratTA A. (a cura di), *La fabbrica delle navi. Storia delle cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, Electa, Napoli 1990;
- Gabriele M., *Da Marsala allo stretto. Aspetti navali della campagna di Sicilia*, Giuffrè, Milano 1961;
- Gabriele M., *Ferdinando Acton*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 2000;
- Gabriele M., *Guglielmo Acton*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 2001;
- Gabriele M., *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, Giuffrè, Milano 1958;
- Gabriele M., *La prima Marina d'Italia (1860-66). Prima fase di un potere marittimo*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 1999;
- Galasso G. (a cura di), *Mezzogiorno, Risorgimento e Unità d'Italia*, Atti del Convegno (Roma 18-20 maggio 2011), Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2014;
- Galasso G., Romeo P. (a cura di), *Storia del Mezzogiorno*, Editalia, Roma 1994;
- Galasso G. (a cura di), *Storia del Regno di Napoli*, UTET, Torino 1929;
- Gautier E., Stumpo E. (a cura di), *La Marina dal Regno sardo al Regno d'Italia*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 2009;
- Giura V., *Contributo alla storia della navigazione a vapore nelle Due Sicilie*, in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XIX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, il Mulino, Bologna 1976;
- Giura V., *La Marina napoletana in Mar Nero dal 1841 al 1860*, in AA. VV., *Studi in onore di Luigi dal Pane*, CLUEB, Bologna 1982;
- Giura V., *La questione degli zolfi siciliani (1838-1841)*, Librairie Droz, Ginevra 1973;
- Granata S.A., *Un Regno al tramonto. Lo Stato borbonico tra riforme e crisi (1858-1861)*, Carocci, Roma 2015;
- Heyriès H., *Italia 1866. Storia di una guerra perduta e vinta*, trad. it. M. Biasetti, il Mulino, Bologna 2016;

- Ilari V., Crociani P., Boeri G., *Le marine italiane di Napoleone. La marina napoletana di Murat (1806-1815)*, Acies, Milano 2007;
- Ilari V., Paoletti C., Crociani P., *Bella Italia militar. Eserciti e marine nell'Italia pre-napoleonica (1748-92)*, Stato Maggiore dell'Esercito, Roma 2000;
- Janowitz M., *The professional soldier. A social and political portrait*, Free Press, New York 1960;
- Leva F., *Storia delle Campagne Oceaniche della Regia Marina*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 1936;
- Lepre A., *Storia del Mezzogiorno nel Risorgimento*, Editori Riuniti, Roma 1969;
- Lorenzini J., *Elitè e traumi istituzionali. Il corpo ufficiali meridionale attraverso e oltre il 1860*, relazione al seminario Giornata di Studi Borbonici del 21 febbraio 2018, Università di Salerno, p. 1;
- Lupo S., *L'unificazione italiana. Mezzogiorno, rivoluzione, guerra civile*, Donzelli, Roma 2011;
- Macry P., *Ottocento. Famiglia, élites e patrimoni a Napoli*, il Mulino, Bologna 2002;
- Macry P. (a cura di), *Quando crolla lo Stato. Studi sull'Italia preunitaria*, Liguori, Napoli 2003;
- Macry P., *Unità a Mezzogiorno. Come l'Italia ha messo assieme i pezzi*, il Mulino, Bologna 2012;
- Mahan T., *L'influenza del potere marittimo sulla Storia*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1994;
- Majolo R., *L'Accademia borbonica della Real Marina delle Due Sicilie*, Associazione Nunziatella, Napoli 1994;
- Marmo M., *Il coltello e il mercato. La camorra prima e dopo l'Unità d'Italia*, L'ancora del Mediterraneo, Napoli-Roma 2011;
- Martucci R., *L'invenzione dell'Italia unita. 1855-1864*, Sansoni, Firenze 1999;
- Massafra A. (a cura di), *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società, istituzioni*, Dedalo, Bari 1988;
- Meriggi M., *Gli Stati italiani prima dell'Unità. Una storia istituzionale*, il Mulino, Bologna 2002;
- Moccia R.V., *Giornale di Bordo (1844-46). Una crociera d'istruzione d'altri tempi*, Mursia, Milano 1975;
- Monina G., *La grande Italia Marittima. La propaganda navalista e la Lega navale italiana 1866-1918*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2008;
- Montalto M., *La Marina delle Due Sicilie*, Il Giglio, Napoli 2007;
- Moscato R., *La crisi finale del Regno delle Due Sicilie*, Atti del XXXVI congresso di Storia del Risorgimento italiano, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Salerno 1957;
- Musi A., *Mito e realtà della nazione napoletana*, Guida, Napoli 2016;
- Perfetto C., *Vicende della marina mercantile a vapore nel Reame delle Sicilie dal 1818 al 1860*, Stabilimento Tipografico G. Barca, Napoli 1923;
- Perrone N., *L'inventore del trasformismo. Liborio Romano, strumento di Cavour per la conquista di Napoli*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2009;
- Petrusewicz M., *Come il meridione divenne una questione. Rappresentazioni del Sud prima e dopo il Quarantotto*, Rubbettino, Soveria Mannelli 1998;
- Pieri P., *Storia militare del Risorgimento. Guerre e insurrezioni*, Einaudi, Torino 1962;
- Pinto C., *La guerra per il Mezzogiorno. Italiani, borbonici e briganti. 1860-70*, Laterza, Roma-Bari 2019;
- Radogna L., *Storia della Marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1982;
- Radogna L., *Storia della Marina militare delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1978;
- Riall L., *Il Risorgimento. Storia e interpretazioni*, Donzelli, Roma 2007;
- Rizzi Zannoni G.A., *Atlante Marittimo del Regno di Napoli (1785-1792)*, a cura di Vladimiro Valerio, Voyage Pittoresque, Napoli 2006;

- Roccucci. A (a cura di), *La costruzione dello Stato-nazione in Italia*, Viella, Roma 2012;
- Rochat G., Massobrio G., *Breve storia dell'esercito italiano dal 1861 al 1943*, Einaudi, Torino 1978;
- Romano R., Vivanti C. (a cura di), *Storia d'Italia*, Einaudi, Torino 2007;
- Saladino A., *L'estrema difesa del Regno delle Due Sicilie (aprile-settembre 1860)*, Società Napoletana di Storia Patria, Napoli 1960;
- Salzano A., *La marina borbonica. Storia, critica, politica marinara*, Esperia, Napoli, 1924;
- Santoni A., *Storia e politica navale dell'età moderna*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 2005;
- Scichilone G. (a cura di), *Le marine militari italiane nel 1848*, Tipografia Stato Maggiore Marina, Roma 1948;
- Scirocco A., *Il Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione (1860-1861)*, Società Editrice Napoletana, Napoli 1981;
- Selvaggi R.M., *Nomi e volti di un esercito dimenticato. Gli ufficiali dell'esercito napoletano del 1860-61*, Grimaldi, Napoli 1990;
- Selvaggi R.M., Somma C., Majuolo R., *La Real Marina napoletana nel 1860-61*, Archivio di Stato di Napoli, Napoli 1992;
- Tescione G., *Italiani alla pesca del corallo. Ed egemonie marittime nel Mediterraneo*, Fiorentino, Napoli 1968;
- Tessitore F., *Aspetti del pensiero neoguelfo napoletano dopo il Sessanta*, Morano Editore, Napoli 1962;
- Valsecchi F., *Il Risorgimento e l'Europa. L'alleanza di Crimea*, Vallecchi, Firenze 1968;
- Vanacore C., D'Antonio B., *Il cantiere navale di Castellammare di Stabia*, Longobardi, Castellammare di Stabia 1996;
- Vecchj A. V., *Storia generale della Marina Militare*, Tipografia di Raffaello Giusti, Firenze 1892;
- Villani P., *Mezzogiorno tra riforme e rivoluzione*, Laterza, Roma-Bari 1973;
- Virga G., *1860. La rivoluzione nel Regno delle Due Sicilie. L'insurrezione siciliana e la campagna di Garibaldi nell'Italia meridionale (4 aprile-9 novembre 1860)*, Paparo Edizioni, Napoli 2012;
- Whitaker T., *Sicily & England. Political and social reminiscences. 1848-1870*, Archibald Constable & Co., London 1907.

ARTICOLI

- AA. VV., *Le guerre civili*, «il Mulino», gennaio-marzo, vol. 1;
- Bobbio N., *Guerra civile*, in «Teoria politica», 1-2, 1992;
- Clemente A., *La Marina mercantile napoletana dalla Restaurazione all'Unità. Flotta, tecniche e rotte tra navigazione di lungo corso e cabotaggio*, in «Storia Economica», anno XIV, n. 2, 2011;
- Del Negro P., *L'esercito del Regno delle due Sicilie alla vigilia della spedizione dei Mille: tra storia e storiografia*, in «Rivista storica italiana», n. 128/2, 2016;
- Gin E., *L'Italia contesa. Nazione italiana e nazione napoletana in Giacinto De Sivo*, in «Nuova Rivista Storica», gennaio-aprile 2016, vol. C, fasc. 1;
- Gonni G., *La campagna adriatica del 1848-49 e la famiglia Mameli*, in «Rassegna Nazionale», fasc. 16 gennaio, 1 e 16 febbraio, 1 e 16 marzo, 1915;

- Gonni G., *La psicologia della Marina napoletana nel 1860*, in «Rassegna Nazionale», fasc. 16 maggio 1914;
- Mazzetti M., *Il Mezzogiorno in una difficile transizione: società, cultura e istituzioni tra Settecento e Ottocento*, in «Ricerche di Storia Sociale e Religiosa», 83, 2013;
- Moccagatta V., *Aspetti navali del 1848*, in «Rivista Marittima», XIII, marzo-aprile, 1935;
- Paoletti C., *L'intervento del comandante D'Amico per la nascita della base navale di Brindisi*, in «Bollettino d'Archivio Ufficio Storico Marina Militare», giugno 2013;
- Pinto C., *1857. Conflitto civile e guerra nazionale nel Mezzogiorno*, in «Meridiana», 69, 2011;
- Pinto C., *La guerra del ricordo. Nazione italiana e patria napoletana nella memorialistica meridionale (1860-1903)*, in «Storica», 54, 2013;
- Pinto C., *La rivoluzione disciplinata del 1860. Cambio di regime ed élite politiche nel Mezzogiorno italiano*, in «Contemporanea», 1, 2013;
- Pinto C., *Le guerre civili: interpretazioni e modelli. Un confronto storiografico*, in «Contemporanea», gennaio-marzo 2014, a. XVII, vol. 1;
- Pinto C., *Tempo di guerra. Conflitti, patriottismi e comunità politiche opposte nel Mezzogiorno d'Italia (1859-1866)*, in «Meridiana», 76, 2013;
- Po C., *La fusione della Marina borbonica con la Marina sarda*, in «Rassegna Italiana», CIX, giugno 1927;
- Scarano P., *Rapporti politici, economici e sociali tra il Regno delle Due Sicilie e il Brasile*, in «Archivio Storico Province Napoletane», voll. XXXVI, XXXVII, Napoli, 1956-59;
- Scirocco A., *Girolamo Ulloa, l'unità d'Italia e l'autonomismo napoletano*, in «Archivio Storico Province Napoletane», 1980, vol. XIX;
- Simion E., *Figure della Marina delle Due Sicilie*, in «Rivista Marittima», giugno 1926;
- Toso F., *Il genovese in America Meridionale*, in «Oltreoceano», 2007, vol. 1, pp. 139-145;
- Zazo A., *La congiura del conte d'Aquila*, in «Ricerche e studi storici», 1939, vol. II;
- Zazo A., *Lesilio del conte d'Aquila (14 agosto 1860)*, in «Ricerche e Studi Storici», Tipografia del Sannio, Benevento 1939, XVIII, vol. II.

SITOGRAFIA

- Sito di Associazioni delle due Sicilie, www.associazioneduesicilie.it;
- Sito Ufficiale della Camera dei Deputati, www.storia.camera.it;
- Sito della Rivista Storica Meridiana, www.viella.it;
- Sito Ufficiale del Senato della Repubblica: www.senato.it;
- Coniglio G., *Il commercio tra il Regno delle Due Sicilie, gli Stati Uniti e il Brasile nel 1848-49*, in «Rassegna Storica del Risorgimento», 1957, vedi la sezione “rassegna” del sito internet www.risorgimento.it;
- Cuoco V., *Saggio storico sulla Rivoluzione Napoletana*, in www.filosofico.net;
- Di Filippo M., *Per una storia dei rapporti fra il Regno di Napoli e l'Impero Russo*, file.pdf scaricabile dalla sezione “archivio” del sito internet www.europaorientalis.it;
- Moscato R., *Gli Archivi di Buenos Aires, la storia italiana e un excursus su Pietro de Angelis*, in «Rassegna Storica del Risorgimento», 1957, vedi la sezione “rassegna” del sito internet www.risorgimento.it;

- Forteguerra B., *Proposta di Campagna Marittima per i bastimenti della Marina da Guerra di S. M. il Re delle Sicilie*, Napoli, 1798, consultabile online sul sito internet www.books.google.it;
- Persano C.P., *Diario privato, politico, militare dell'ammiraglio C. di Persano nella campagna navale degli anni 1860 e 1861*, 4 voll., Tipografia Arnaldi, 1870-71, consultabile online sul sito internet www.books.google.it;
- Romano A., *Una breve storia della Marineria Borbonica*, in www.neoborbonici.it;
- Sirago M., *Lo sviluppo della navigazione a vapore in età borbonica, 1815- 1861*, file.pdf scaricabile dalla sezione “collana sism” del sito internet www.societaitalianastoriamilitare.org;
- Zotti N., *Luigi XIV il rivoluzionario*, in www.warfare.it.

Indice

Introduzione La Marina nel crollo delle Due Sicilie: conflittualità di lungo periodo e fattori di contesto	5
1. Dal rilancio alla chiusura. La Marina napoletana dal 1830 al 1859	11
<i>Tagli alla spesa e riforme</i>	13
<i>Dalla vela al vapore: il lento rinnovamento tecnologico della Marina</i>	17
<i>L'isolamento diplomatico del 1840-42 e la politica dei trattati</i>	33
<i>La Real Marina nell'oceano Atlantico e la nuova politica estera del Regno</i>	39
<i>La crisi siciliana e l'abbandono della prospettiva oceanica</i>	48
<i>La Marina e l'Esercito: aspetti diversi di una stessa crisi</i>	70
2. La fine di un Regno. Il 1860 e il ruolo della Marina napoletana	79
<i>La politica di Francesco II e gli eventi italiani da maggio a maggio (1859-60)</i>	80
<i>La crociera lungo le coste di Sicilia e la svolta di Palermo</i>	86
<i>Lo sbarco in Calabria: la Marina non esiste più</i>	104
<i>Il ruolo di Luigi di Borbone conte d'Aquila</i>	112
3. Patrioti o traditori?	121
<i>6 settembre 1860: coloro che fecero il gran rifiuto</i>	122
<i>Il Corpo ufficiali di Marina: una prospettiva prosopografica</i>	126
<i>Uno strano silenzio</i>	133
<i>La questione federalista</i>	135

4. Dopo l'Unità. Gli ufficiali di Marina napoletani dall'8 settembre a Lissa (1860-66)	139
<i>L'alba del giorno dopo: 7 settembre 1860</i>	140
<i>Una difficile transizione (1860-61)</i>	143
<i>Il quinquennio post-unitario e il disastro di Lissa</i>	153
Conclusioni	161
Appendice documentaria	171
Fonti e bibliografia	319

STAMPATO IN ITALIA
nel mese di marzo 2021
da Rubbettino print per conto di Rubbettino Editore srl
88049 Soveria Mannelli (Catanzaro)
www.rubbettinoprint.it

