



# La Divisione Navale dell'America Meridionale

**C. Ammiraglio Aldo Gabellone**  
(Socio del Gruppo di Taranto)

Questa volta il documento postale che ci guiderà nella rivisitazione storica di un evento della nostra Marina, suppongo poco noto è una lettera spedita dal Ministero della Marina, l'11 agosto 1868, e diretta al Comando della Regia Divisione Navale dell'America Meridionale a Montevideo.



Fin dai primi anni della metà del 1800, ebbero inizio le correnti migratorie degli italiani, alla ricerca di migliori forme di vita e di sussistenza, che il nostro Paese non era in grado di assicurare. Queste correnti di diressero verso tutti i Continenti, in particolare verso quelle Regioni il cui clima, e abitudini di vita, erano più vicine ai paesi d'origine dei nostri emigranti. L'America era una di queste, in special modo quella Latina. I primi flussi, che si diressero nel Cile e nel Perù, furono i liguri. Essi, come da loro tradizione, si dedicarono, essenzialmente, alla navigazione ed al piccolo cabotaggio. Il loro inserimento fu immediato, favorito, soprattutto, dalla stabile situazione politica nei due Paesi. Seguirono, a partire dal 1861, i piemontesi, i lombardi ed i meridionali, indirizzandosi principalmente nelle Regioni atlantiche dell'America Latina. Si pensi che nel 1867 gli italiani nell'America Meridionale erano 110.000 e nel 1871 200.000, sparsi fra Argentina, Paraguay ed Uruguay. La colonia italiana, anche in queste Regioni si stava rapidamente affermando in tutte le attività; i liguri detenevano il pilotaggio sui fiumi, con imbarcazioni che iniziarono a battere Bandiera italiana; i lombardi si dedicarono al commercio ed i meridionali all'agricoltura e all'edilizia.

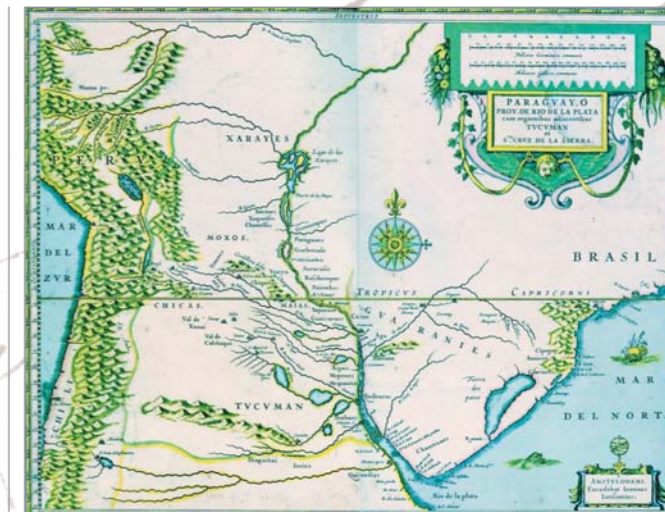


Fig. 3 L'America Meridionale: sono evidenziati i fiumi sui quali operò la Divisione Navale Italiana



## La Regia Fregata di 1° rango Regina Caratteristiche principali

- Fu impostata nel 1838 nei Cantieri Navali di Castellammare di Stabia per conto della Marina Napoletana
- Aveva un dislocamento di 2.900 tonnellate
- L'apparato motore era costituito da 3 caldaie ed 1 motrice alternativa
- Era dotata, per la propulsione velica, di 3 alberi a vele quadre e compreso
- Armato con 50 cannoni da 8 libbre
- L'Equipaggio era formato da 164 uomini

Il timbro postale che si legge, oltre a quelli di transito, è quello di Firenze dove, dal 1865, si era trasferito, da Torino, il Ministero (1). Gli interrogativi ai quali dare una risposta sono parecchi. Cosa spingeva, in quel tempo, una Divisione Navale della nostra Marina nell'America Meridionale? Quale la sua missione e le Navi che la componevano? Per rispondere ai predetti quesiti è necessario, procedendo con ordine, esaminare il contesto storico, entro il quale ebbe origine la nostra storia.

### NOTE

- (1) Vedere "I Palazzi della Marina", su MARINAI D'ITALIA n. 5-maggio 2006.
- (2) Successivamente fu coinvolto nel conflitto anche l'Uruguay.
- (3) Il Comandante in Capo, a differenza dei Comandanti di Divisione, aveva un'ampia autonomia operativa, giuridica ed amministrativa. Dipendeva, senza alcun tramite, dal Ministero della Marina.
- (4) Gli altri Ammiragli che lo sostituirono nell'incarico furono nell'ordine: Anguissola e Del Carretto. Ultimo fu il C.V. Cesare Yauch, che il Ministro della Marina Amm. Riboty, volle con le stesse funzioni di Comandante in Capo.



Fig. 1 - Fig. 2 Fronte e retro della lettera inviata dal Ministero della Marina al Comando in Capo della Divisione Navale dell'America Meridionale, dislocato a Montevideo



## La Corvetta di 2° ordine Etna Caratteristiche principali

- Fu impostata nel 1860 presso i Cantieri Navali di Castellammare di Stabia, per conto della Marina borbonica
- Aveva un dislocamento di 1.600 ton
- Apparato di propulsione basato su 2 caldaie ed una motrice alternativa
- Era armata con 8 cannoni da 160 mm. lisci; 2 da 160 (rigati) e 2 da sbarco
- Equipaggio formato da 241 uomini

I collegamenti con la madrepatria s'intensificavano favorendo la nascita di importanti agenzie d'importazioni ed esportazioni. Nell'America settentrionale l'inserimento dei nostri emigranti fu fortemente agevolata dall'ordinato rispetto delle leggi, proprio della cultura anglosassone degli abitanti; pertanto non era richiesta una particolare vigilanza da parte del nostro Paese; erano sufficienti le autorità Consolari. Nell'America Meridionale invece la nostra comunità era costantemente in pericolo per il perenne stato di guerra che affliggeva quelle Regioni. Alcune poi, erano governate da feroci dittatori, che, incuranti del rispetto di ogni legge umanitaria, provocavano vittime innocenti ed enormi danni alle pacifiche e laboriose colonie straniere operanti in quei Paesi, fra le quali la più numerosa ed indifesa era quella italiana. La scintilla che provocò la deflagrazione di un sanguinoso conflitto fra il Brasile ed il Paraguay, fu l'arrogante risposta del Governo Paraguayo al Brasile, che chiedeva un giusto indennizzo a favore dei suoi sudditi per i danni e saccheggi subito nel corso di una delle sommosse (2). La guerra fu cruenta e non risparmiò nessuno; persino gli adolescenti, dai 12 ai 15 anni, furono inviati sui campi di battaglia mentre le donne e gli anziani, nelle retrovie, venivano adibiti in compiti logistici. Il protrarsi di questa grave situazione impose al nostro Governo, su insistente e pressante richiesta delle Autorità Diplomatiche locali, di ordinare alla Marina l'approntamento di una Divisione Navale, con il compito di supportare, quale strumento operativo e con funzioni di deterrente, le Autorità Diplomatiche. Fu deciso di affidare il Comando in Capo (3) del Dispositivo Navale, ad un Ufficiale Ammiraglio, nella persona del Contrammiraglio Vincenzo Riccardi di Netro (4).



Fig. 4  
Lettera del 8 agosto 1868 indirizzata a un Guardiamarina imbarcato sulla pirocorvetta a elica *Etna* in servizio di navie ammiraglia nella Divisione Navale in America Meridionale in quel tempo a Montevideo. Bollo di scambio di Lanslebourg del 10 agosto e di transito di Londra del 11. Sono rare le lettere scritte da famigliari agli uomini imbarcati rispetto a quelle inviate dal Ministero della Marina

La missione assegnata era quella di "...proteggere i nostri connazionali e il nostro commercio... accrescere la nostra influenza in quelle contrade... rendere più pronta ed efficace l'azione dei rappresentanti locali di S.M. ... la più stretta neutralità dovrà essere osservata nelle questioni che non riguardano il nostro Stato, ma quando nelle continue lotte che agitano code- ste contrade vi sono compromessi gli interessi del nostro commercio e dei nostri connazionali, o vi è impegnata una questione umanitaria, il Comandante della Stazione Navale dovrà adoperare tutta l'influenza della nostra Bandiera per evitare tristi conseguenti e mitigare i danni che ne possono derivare ..."

Le prime Navi che costituirono la Divisione furono:

- Fregata ad elica *Regina*, proveniente dalla Marina Partenopea
- Cannoniere *Ercole*, proveniente dalla Marina Partenopea
- *Veloce* e *Ardita*, provenienti dalla Marina Toscana
- Piroscampo armato *Principe Oddone*, noleggiato sul posto
- Golette armate *Trionfante*, *Bella Emilia* e *Nueva Rosita*, anch'esse noleggiate.

Nel giugno 1867 si unirono il R. Piroscampo da Trasporto *Conte Di Cavour* e la Corvetta *Etna* infine nel 1871 rinforzò la Divisione la Cannoniera *Confianza*.

Appena giunto a Montevideo, principale sede della Nave di Bandiera, l'Ammiraglio Riccardi si trovò immerso in numerose vertenze che le Legazioni Diplomatiche del luogo non riuscivano a gestire, soprattutto quelle contro il Governo argentino.

Inizialmente le nostre Navi furono dislocate nei "punti chiave" dell'esteso scacchiere operativo, che s'impennava sul Rio de la Plata ed i fiumi Paranà, Uruguay e Paraguay, sui quali, prioritariamente, doveva essere garantito il libero traffico. All'epoca la navigazione in quelle acque non era per niente agevole. La cartografia nautica non era aggiornata; i fondali infidi, gli approdi insicuri e le improvvise e violenti raffiche del "pampero" (5) rendevano precari i movimenti, sottoponendo gli Equipaggi ad un continuo stato d'allerta e di logorante tensione. Poi, per economizzare il combustibile, doveva essere privilegiata la navigazione a vela, che, peraltro, era resa difficoltosa per le ragioni prima accennate, richiedendo al personale una maggiore vigilanza e prontezza d'intervento. Insomma, per ben comprendere, si era costretti a navigare in un perenne "1° grado d'approntamento".



Fig. 5  
Lettera da Firenze del 28 settembre 1868 per Montevideo. Bollo del mittente «Ministero di Marina» in cartella azzurro verdastro di scambio di Lanslebourg del 1° ottobre e di transito a Londra del 2 ottobre prima di essere imbarcata con i piroscampi postali inglesi per il Sud America

Come primo provvedimento si rese necessario inviare a Buenos Aires, la Corvetta *Ardita* (al Comando del Luogotenente di Vascello Racchia), in assetto di combattimento, per cercare di risolvere alcuni problemi impellenti.

**NOTE**

- (5) Vento di libeccio proveniente dalla "pampa", che scendendo dalle Ande, si manifesta con impetuose ed improvvise raffiche.  
(6) "Storia delle Campagne Oceaniche della Regia Marina" Vol. I e II, U.S. della Marina Militare, 1992.



Fig. 6  
Busta da Genova per Montevideo dell'agosto 1868. Al centro si nota l'ovale azzurro del mittente «R. Poste/ Il Presidente del Consiglio Principale di Amministrazione della 1° Divisione Corpo Reali Equipaggi in Genova»

Due Mercantili italiani, infatti, partiti dal Paraguay con un carico di merci, che le Autorità Portuali argentine ritenevano di contrabbando, furono fermati in porto. Il Governo argentino chiese, in proposito, un esoso riscatto, prontamente respinto dal nostro Console.

Due Marinai della Corvetta *Ercole*, mentre era in sosta operativa a Buenos Aires, erano stati ingiustamente arrestati e malmenati.

Ed ancora, le Autorità Portuali argentine, senza avvertire il nostro Console posero sotto sequestro il Brigantino italiano *Marinetta* e, contravvenendo alle leggi internazionali, lo occuparono militarmente, in base ad una sentenza del Tribunale locale. Dopo lunghe ed estenuanti trattative il Governo argentino riconobbe i suoi torti. Risarcì con un equo compenso i due Mercantili, liberò il brigantino *Marinetta* ed i funzionari di Polizia che operarono l'arresto dei nostri due Marinai, furono sospesi dal servizio.

Nello stesso periodo la Corvetta *Ardita* (al Comando del Luogotenente di Vascello Giuseppe Manfredi) fu inviata a Rosario, per proteggere i nostri connazionali da una rivolta, che, scoppiata a Mendoza, si stava estendendo anche a quella città.

Al perdurare della sommossa fu affiancata dalla Corvetta *Veloce*, anche per assistere, con il proprio Medico, gli abitanti di Rosario colpiti da un focolaio di colera.

Terminata la sua missione la Corvetta risalì a vela il fiume Paranà, ancorandosi a Montevideo, dopo avere trascorso a Sacramento un periodo di quarantena.

Nel 1868, la nostra Divisione collaborò con gli altri Comandi di Divisioni Navali europei, inviando un Gruppo da Sbarco per tutelare le vite e gli interessi delle Colonie europee durante l'insurrezione in seguito all'uccisione del Presidente della Repubblica uruguayana. In quell'occasione l'Ammiraglio Anguissola, quale più anziano dei Comandanti, assunse la direzione delle operazioni.

Ancora l'*Ardita*, con il nuovo Comandante Ansaldo, fu inviata ad Asuncion (sul fiume Paraguay) per assistere il R. Console Chapperon, sequestrato a bordo di un Piroscampo Mercantile italiano.

All'ora Governo provvisorio paraguayano osteggiava la libera navigazione delle Navi battenti Bandiera italiana e la nostra comunità perché la riteneva che parteggiasse per il partito avversario.

Il Comandante Ansaldo, per ritorsione, sequestrò a sua volta un battello governativo.

Quell'energica azione, che pose fine alla vertenza, gli valse un encomio da parte del Ministro della Marina Ammiraglio Acton. Ritengo superfluo continuare a descrivere tutti gli altri numerosi interventi umanitarie delle nostre Unità a favore delle popolazioni, indipendentemente dalle loro origini o nazionalità.



Fig. 7  
Lettera da Napoli del 5 novembre 1868 per Montevideo. Bollo amministrativo del mittente in ovale azzurro «R. Poste /Il Presidente del Consiglio Principale di Amministrazione/ della 2° Divisione Corpo Reali Equipaggi/ in Napoli». Timbri di scambio di Lanslebourg dell'8 novembre e di transito a Londra del giorno dopo

Prima di concludere desidero però evidenziare, come risulta dalle Relazioni Ufficiali, l'opera meritoria svolta dalle nostre Navi nel campo idrografico, che mai trascurarono nonostante il quotidiano gravoso lavoro, che l'attendevano.

Rilevarono fondali, profili di costa, fenomeni meteorologici prevalenti, osservazioni elettromagnetiche e gravimetriche al fine di completare e correggere le inesattezze dei Portolani, carte nautiche e piani dei porti allora esistenti (6).