

## Marina e diplomazia

di Ezio Ferrante

In un quadro internazionale che, nei decenni immediatamente successivi all'unificazione nazionale, privilegiava l'impiego della Marina militare come «strumento di politica estera», numerosi ufficiali dell'allora Regia Marina vennero chiamati a ricoprire prestigiosi incarichi non solo nell'attività diplomatica *tout-court* ma addirittura nella politica «alta» del paese. Nel presente saggio, infatti, in una prospettiva essenzialmente storica ed invero in maniera molto più rapida di quanto la complessità dell'argomento richiederebbe, ci proponiamo di tratteggiare – sulla scorta delle risultanze archivistiche, della letteratura critica e della memorialistica – il contributo diretto e personale degli uomini di mare alle relazioni internazionali in uno spettro temporale che, dalla proclamazione del Regno, si spinge sino al primo dopoguerra, tralasciando gli episodi, magari ben più noti, legati alla *gun-boat-diplomacy* ed alla *defence diplomacy* propriamente intese.

In un contesto storico dunque che enfatizza nello scenario internazionale il «ruolo di presenza» (e talora di «pressione») della R. Marina, che si propone necessariamente come «finestra sul mondo» e quindi come «prima portavoce» degli interessi della Nuova Italia uscita dal Risorgimento nazionale, gli uomini di mare per la loro estrazione elitaria, i legami familiari e personali, i severi studi compiuti, la conoscenza delle lingue, il sapersi muovere con disinvoltura ed autonomia negli ambienti internazionali, vengono visti come naturali succedanei, veri e propri *alter ego* del prototipo del diplomatico del tempo, attori di un collegamento sempre più stretto tra azione diplomatica, politica navale e conquista dei mercati esteri in funzione di un programma «organico» di espansione dell'Italia nel mondo. In questo senso si possono meglio spiegare le prestigiose missioni diplomatiche affidate ai capitani di fregata Vittorio F. Arminjon e Carlo Alberto Racchia, comandanti delle regie pirocorvette «Magenta» e «Principessa Clotilde», che muniti delle credenziali di inviati speciali e ministri plenipotenziari, rispettiva-

mente nel 1866 e 1871, negoziano e firmano, l'uno il primo Trattato di amicizia, commercio e navigazione con il Giappone e la Cina (25 agosto e 26 ottobre 1866), l'altro il primo Trattato di amicizia e commercio con la Birmania (3 marzo 1871, con successivo protocollo addizionale del 1876).

La missione della «Magenta», la prima unità della Marina ad effettuare il periplo del globo, è quella che meglio conosciamo sia dalle fonti archivistiche che dalla ricca memorialistica in merito, tra cui spiccano i ricordi dello stesso Arminjon<sup>1</sup>, designato dai ministri degli Esteri e della Marina, Alfonso La Marmora e Diego Angioletti (entrambi generali dell'Esercito) al posto del console generale Cristoforo Negri, all'epoca incaricato delle funzioni di «consulatore legale» presso il Ministero degli esteri, la cui candidatura era stata ventilata in un primo tempo. Nella citata documentazione, vediamo così l'Arminjon muoversi con disinvoltura e concretezza, come se nella sua vita non avesse fatto altro: contatta la missione giapponese a Parigi, reperisce e si studia la documentazione allora esistente sui paesi in questione, costituisce a bordo un proprio staff con ufficiali che giudica «specialmente adatti alle trattative diplomatiche, dei quali conosce benissimo lo zelo a prova e che risposero apertamente alla fiducia in lor posta», conduce i negoziati con tatto e abilità e raggiunge quindi, con successo, il «triplice» obiettivo della missione stessa: *diplomatico, commerciale e scientifico*. Anche se, candidamente, il nostro non esita a riconoscere come, in tutta la vicenda narrata, «il comandante scompaia per far posto al ministro plenipotenziario», tanto più che «se vi è un luogo poco adatto allo studio delle scienze, delle lettere e meno ancora a quello degli affari, egli è certo – comprensibilmente – a bordo di un bastimento da guerra».

La vicenda della «Magenta» (e della «Principessa Clotilde») riveste, ai fini del nostro assunto, un'importanza essenziale nel senso che, per la prima volta, si tratta di una vera e propria «missione diplomatica» direttamente e completamente gestita da ufficiali di Marina con pieno successo, in maniera ben differente dunque da altre situazioni in cui la R. Marina si era limitata a fornire, tutt'al più, le proprie navi come semplici mezzi di trasporto (ad esempio nella missione in Persia del 1862).

Ad un altro insigne marinaio, Tommaso di Savoia, duca di Genova, comandante della corvetta ad elica «Vettor Pisani», toccherà poi nel 1876, avviare i primi contatti intesi all'apertura delle relazioni diplomatiche con la Corea, il *Ciu-Sen*, il regno della «quiete mattutina», in una situazione peraltro fortemente pregiudicata e condizionata, tant'è che l'auspicato Trattato di commercio e amicizia sarebbe stato concluso solo successivamente nel 1884. Numerosi sono poi i giovani ufficiali che vennero chiamati a svolgere le funzioni di «segretari» in missioni diplomatiche di rilievo, come succede, a titolo esemplificativo, al tenente di vascello

1. Archivio centrale dello Stato, Ministero marina, *Gabinetto*, bb. 6-8; Archivio dell'Ufficio storico della Marina militare, *Documentazione storica*, cass. 1334, f.6; Archivio storico diplomatico Mae (Asdmac), Ministero degli affari esteri del Regno d'Italia (1861-1888), *Gabinetto e Segretariato generale, Cina e Giappone*, b.18, f.7; *Divisione politica*, b. 1491, f. 2; V.F. Arminjon, *Il Giappone e il viaggio della pirocorvetta Magenta nel 1866*, Genova, 1869 e *La Cina e la missione italiana del 1866*, Genova, 1875.

Guido Milanese (imparentato con la famiglia dei Della Torre) con la missione diplomatica a Marrakech presso la corte «sceriffale» del sultano Abdul-el-Aziz nel 1899<sup>2</sup>, ovvero nel 1906 al sottotenente di vascello Manfredi Gravina di Ramacca nel tentativo di revisione del Trattato italo-cinese del 1866<sup>3</sup>.

Ma sono proprio i consolati con giurisdizione marittima, per l'espletamento dei loro tradizionali compiti nei confronti del naviglio mercantile nazionale all'estero, ad offrire il più vasto campo d'azione per l'impiego degli ufficiali di Marina (ed infatti anche ai nostri giorni ufficiali del Corpo delle Capitanerie di porto, proprio per la trattazione degli affari consolari inerenti alla navigazione, sono destinati, come chi scrive, presso il Ministero degli affari esteri ovvero presso i principali Consolati generali marittimi).

Nella nostra disamina storica numerosi sono i casi infatti di «reggenze» consolari affidate agli uomini di mare come avviene, agli inizi del '900, soprattutto nell'Estremo Oriente dove a Shanghai, Tien-Tsin e Mongtze troviamo, rispettivamente, il S.T.V. Manfredi Gravina ed i T.T.VV. Fileti e Pini incaricati di svolgere le funzioni consolari. In particolare la sede di Seoul, nel triennio 1904-1906, sarebbe stata affidata, in rapida successione, a tre tenenti di vascello (Francesetti, Fecia di Cossato e Rossetti) con «patente di console generale e credenziali di ministro residente», atteso che, come ci racconta Carlo Rossetti nelle sue memorie<sup>4</sup>, «mancando nel Corpo diplomatico un funzionario che si fosse occupato precedentemente di quel regno eremita, il Ministero degli esteri aveva pregato quello della marina di volervi destinare un ufficiale competente almeno per aver già toccato in precedenza i porti coreani». La prassi dell'impiego, che possiamo definire «situazionale», di ufficiali di Marina presso i Consolati marittimi sarebbe durata sostanzialmente fino alla seconda guerra mondiale, come ci dimostra la vicenda del T.V. Giovanni Ciccolo, al quale negli anni 1943-45 vennero affidate le funzioni consolari a Costanza, con il costante apprezzamento dell'ambasciatore a Bucarest, barone Renato Bova Scoppa «per il coraggioso contegno tenuto in circostanze particolarmente pericolose e difficili, dando prova di grande sagacia e di saldissimo carattere»<sup>5</sup>. Ma è sempre nell'Estremo Oriente che meglio si rivela, nei primi anni del '900, lo stretto connubio tra Esteri e Marina, allorché una vera e propria «frenesia cinese» sembra impa-

2. Asdmac, Serie P. Politica (1891-1916), *Marocco (1899)*, b.206, f.2 e G. Milanese, *Nel Santo Mogreb. Scene Marocchine 1900*, Hoepli, Milano, 1905. «Strano paese questo – commenta in particolare il Milanese – uomini, cose, istituzioni, parlano incessantemente dell'epoca passata, come se il succedersi dei secoli si fosse arrestato su di esso senza osar procedere più oltre».

3. Missione descrittici dallo stesso Gravina nel suo volume di memorie, *La Cina dopo il Millenovecento*, Treves, Milano, 1900, in un ampio discorso di carattere geopolitico e geoeconomico che si apre anche all'esame della complessa tematica delle «differenze culturali».

4. *Corea e Coreani. Impressioni e ricerche sull'Impero del Gran Han*, Ist. Arti grafiche Ed., Bergamo, 1904, 2 voll., laddove particolarmente interessante è la descrizione delle udienze alla corte del Gran Han che fanno sentire il Rossetti «un postero piombato in mezzo ad una gaia riunione di antenati vissuti quattro o cinque secoli avanti».

5. In merito v. Asdmac, Affari politici (1931-1945), *Romania (1943-44)*, b.18, f.1 e (1944-45), b.19, f.5 nonché i ricordi dello stesso Ciccolo, *Dissi no al Comandante*, Vito Bianco ed., Roma, 1989.

dronirsi dell'Italia nella previsione di un *break-up* del Celeste Impero. Un'Italia invero che, dopo l'episodio di San Mun, con la partecipazione alla spedizione internazionale per la repressione della rivolta dei Boxer, riesce ad inserirsi, con i Protocolli del 7 settembre 1901 e del 7 giugno 1902, nella «politica delle sfere d'influenza» già posta in essere con successo dalle potenze dell'epoca. Anzi estremamente curiosa si presenta, in tali frangenti, l'inversione dei ruoli tra diplomatici e militari nel senso che, da un lato, nel celebre assedio del Quartiere delle legazioni a Pechino nel 1900, il segretario di legazione Livio Caetani di Sermoneta, in assenza di ufficiali, dirige sul campo (e con successo) il distacco di marinai, mentre, qualche mese dopo, è la volta del T.V. Sirianni ad essere chiamato a svolgere le funzioni di segretario presso la Legazione di Pechino. In particolare a Tien-Tsin, dove alla fine si concentrano i conclamati «interessi» italiani in Cina, ufficiali di Marina si trovano a svolgere un ruolo di primo piano sia nel rappresentare l'Italia nel Governo internazionale provvisorio della città stessa, sia nel sostituire il locale agente consolare sia, soprattutto, nello svolgere a lungo le funzioni di «reggenti» ed «amministratori» del neoistituito *settlement* italiano, sempre con la più alta considerazione della rappresentanza diplomatica e consolare in Cina, tant'è che uno di detti «reggenti e amministratori» in uniforme, il T.V. Vincenzo Fileti<sup>6</sup>, transiterà addirittura dai ranghi della R. Marina ai ruoli del personale consolare, terminando poi la propria carriera come «console generale di prima classe». E non è infrequente invero il caso di altri ufficiali che, dopo aver lasciato il servizio attivo in Marina, riusciranno a valorizzare le particolarissime esperienze maturate negli anni di servizio, ritagliandosi un proprio ruolo autonomo nel contesto dell'attività diplomatica. È il caso, per limitarci ai personaggi già citati, di Carlo Rossetti che ritroviamo attivissimo nella politica e negli studi coloniali, dapprima come segretario del Comitato di coordinamento del Congresso coloniale dell'Asmara, poi come capo dell'Ufficio studi coloniali degli Esteri (prima del passaggio al neoistituito Ministero delle colonie) ed infine come «delegato» alle varie Commissioni fluviali internazionali negli anni '20 e '30 del '900. È ancora il caso di Manfredi Gravina di Ramacca, diretto discendente del siciliano Federico Gravina, «grande ammiraglio» di Spagna caduto «da prode a Trafalgar, degno del suo nemico Orazio Nelson», che diventa «delegato supplente» alla Società delle Nazioni (1924-28) e poi «alto commissario» della Società stessa «per lo Stato libero di Danzica» (1928-1932), le cui non comuni doti di fine diplomatico e la forte carica propositiva dei suoi studi si possono apprezzare nell'esame della raccolta dei suoi scritti<sup>7</sup>.

Se però nei *case-studies* che siamo andati rapidamente rappresentando, il contributo degli ufficiali di Marina all'attività diplomatica è stato, tutto sommato, epi-

6. In particolare Asdmac, Serie P. Politica (1891-1916), *Cina (1903-1906)*, p. 427, f.37 e le memorie dello stesso Fileti, entrato nella carriera consolare nel 1919, *La concessione italiana di Tien-Tsin*, Barabino & Graeve, Genova, 1921.

7. *Scritti di Manfredi Gravina*, a cura di Tommaso Sillani, *La Rassegna Italiana*, Roma, 1935, in particolare gli studi dedicati a «Russia» e «Africa» e le «Riflessioni su memorie e documenti diplomatici», pp. 305-554.

sodico e situazionale, l'istituzione *de facto* nel 1886 della figura dell'*addetto navale* (già prevista *de jure* dal disposto dell'art. 67 del rd 6090/1870 concernente «le Legazioni all'estero e il personale alle medesime addetto») ci offre la misura di una collaborazione organica, sia pur sempre in termini tecnici, tra Esteri e Marina. I primi addetti navali italiani della storia sono i capitani di fregata Giovanni Battista Mirabello e Camillo Candiani (già segretario dell'Arminjon nella missione diplomatica del 1866), destinati presso le prestigiose sedi di Londra e Parigi, rispettivamente il 25 maggio ed il 5 luglio 1886, a cui seguirà l'assegnazione di altri «addetti» presso le rappresentanze italiane di Berlino (1889), Vienna (1891), San Pietroburgo (1894) e Washington (1898). Nel primo dopoguerra gli addetti navali saranno addirittura venti, pari cioè al numero degli addetti *militari* e più del doppio di quelli *aeronautici* del tempo. Sotto il profilo ordinativo il regio decreto in parola recita che la destinazione degli addetti navali «è ordinata dietro concerto fra il Ministero per gli esteri e quello della marina» (ovvero della guerra, se trattasi di addetti militari), ne stabilisce la dipendenza dal titolare della Legazione «per tutto ciò che può aver tratto con le estere autorità», precisando però che gli addetti «ricevono istruzioni dai Ministeri competenti (marina e guerra) e possono coi medesimi corrispondere per quanto concerne le materie tecniche dell'arte militare, dando però comunicazione dei loro rapporti al capo della Legazione». I compiti dell'addetto navale, sempre in una prospettiva storica, sono così riassunti dal comandante Mirabello: «riferire con quanta chiarezza mi è possibile quello che riesco ad osservare nelle mie visite, non trascurando nessun aspetto ed astenendomi dall'emettere qualsiasi giudizio personale e – *nel contempo* – mettere in guardia dalla cattiva stampa, ignorantissima delle cose di mare». In altre parole, come si evince dalla copiosa documentazione conservata nell'archivio dell'Ufficio storico della Marina e nell'Archivio storico-diplomatico<sup>8</sup>, riferire «tutto ciò che può dare una chiara idea della situazione, delle tendenze e dei progressi delle Marine estere» dei singoli paesi presso cui sono accreditati. Compiti dunque essenzialmente «informativi» in una specie di traduzione in termini navali delle celebri «istruzioni» impartite dal maresciallo Radetsky agli addetti militari austriaci nel 1810, assurde già all'epoca a rango consuetudinario. In merito appaiono sintomatiche le direttive impartite dalla Marina nelle «Consegne di massima per gli addetti navali all'estero» del marzo 1914 in cui si invita «a non stringere o mantenere rapporti di sorta con agenti segreti (spioni, emissari, agenzie d'informazione, ecc.) e laddove ricevano lettere, offerte, comunicazioni di qualsiasi natura o forma relative ad affari di spionaggio, dovranno astenersi in modo assoluto dal rispondere (...) in ogni modo, in nessun caso e per nessuna ragione, accetteranno convegni dei quali non sia ben chiaro ed esplicito lo scopo rispondendo verbalmente che tali pratiche sono assolutamente all'infuori delle loro attribuzioni e che perciò non intendono e non possono occuparsene».

8. Ed in merito non posso che rimandare ai miei saggi su «La figura dell'addetto navale nell'Italia liberale», apparsi in *Storia delle Relazioni internazionali*, III, 1987/2, pp. 209-228 e negli atti del congresso internazionale su *La formazione della diplomazia italiana 1861-1915*, Angeli, Milano, 1989, pp. 680-692.

Ai compiti informativi, si aggiunge poi quello di «promuovere gli interessi industriali nel settore navale». richiamato espressamente da un'altra circolare ministeriale del luglio 1914, in cui il capo di Stato maggiore della Marina, vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel (una famiglia ben nota nel *Gotha* della diplomazia del tempo) ribadisce come l'addetto navale debba sapersi rendere, nella gara industriale per l'accaparramento delle commesse navali internazionali, «uno strumento industriale di prim'ordine per la propria Nazione».

In tutti i «sacri» testi della disciplina che un tempo si chiamava «storia dei trattati e diplomazia» e, ai nostri giorni, «storia delle relazioni internazionali», si insiste sempre (ed a ragione) sul dato che l'addetto navale (o militare o aeronautico o della Difesa) «è un collaboratore dell'ambasciatore e non si deve occupare né di politica né di diplomazia». Ed in effetti una tale asserzione trova pieno riscontro anche in una prospettiva storiografica dove, tutt'al più, possiamo registrare casi di attività negoziale svolta dagli addetti navali nello specifico settore della *defence diplomacy* (in occasione, per esempio, dell'avvio, tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90 dell'800, delle trattative per la stipulazione di una convenzione navale con gli imperi centrali, fermo restando che la convenzione stessa sarà poi negoziata successivamente da delegati *ad hoc* del Ministero della marina nel 1900 e nel 1913).

L'unica eccezione semmai, allo stato attuale delle nostre conoscenze, potrebbe essere costituita dall'incarico affidato nel 1920 proprio al comandante Manfredi Gravina, all'epoca addetto navale e aeronautico a Stoccolma con accreditamento presso tutti i paesi scandinavi e baltici, al fine di effettuare i primi negoziati per una ripresa delle relazioni diplomatiche tra l'Italia e la Russia «dei Soviets», ovvero «dei Sovjet», come allora si diceva. Sempre poi in tema di una collaborazione organica Esteri-Marina non possiamo non ricordare la figura del *commissario governativo all'emigrazione*, istituita dal disposto dell'art. 70 del rd 178/1897, una figura invero trascurata dalla storiografia critica<sup>9</sup>, pur nel rinnovato interesse per gli studi sull'emigrazione. Tra gli altri sono chiamati, all'epoca, ad assolvere le funzioni in parola sia ufficiali della R. Marina sia «gli impiegati del Corpo delle Capitanerie di porto», al tempo corpo civile di funzionari in uniforme che, militarizzato nel 1915 ed incluso nei corpi militari della R. Marina nel 1923, offrirà poi in merito un contributo sostanziale sino all'estinzione della figura in discorso nei primi anni '70 del '900, allorché l'Italia da paese di emigranti si cominciava a trasformare in paese di immigrazione. In merito è opportuno ricordare come la normativa del tempo attribuiva ai commissari governativi la funzione precipua di vigilare a bordo sul rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari a tutela dell'emigrazione, annotando in un proprio «giornale» gli inconvenienti rilevati, i reclami ricevuti e le proposte di miglioramenti suggeriti dall'esperienza e quindi di

9. Ma di cui, invero, possiamo avere un'immagine in diretta nella documentazione archivistica; cfr. Asdmac, Commissariato generale all'emigrazione (1901-1927), *Archivio generale, div. II*, bb. 59, 64, 65, 78 e 84.

assistere, durante la permanenza nei porti esteri, «il regio agente consolare in tutto quanto può concernere il servizio di imbarco e sbarco degli emigranti».

Su di un piano più generale infine, se pensiamo che lo scorcio dell'800 era l'epoca della «grande politica navale» italiana con una flotta che si era attestata, come consistenza del naviglio, al terzo posto della gerarchia internazionale delle potenze (subito dopo cioè la Gran Bretagna e la Francia) e si era andata imponendo sui mercati internazionali per le tecnologie avanzatissime delle sue costruzioni navali militari, poteva sembrare logico, in termini politici, che alti ufficiali della R. Marina, dalle responsabilità politiche del proprio dicastero (abitualmente retto all'epoca proprio da ufficiali) passassero alla direzione stessa della politica estera italiana quasi per suggellare, e meglio garantire, lo stretto connubio «diplomazia-marina-commercio estero», come espressione della volontà di potenza della nazione stessa.

Una tale premessa meglio ci aiuta a capire come, nel periodo compreso tra il 1892 ed il 1903, per complessivi tre anni e due mesi, l'ispettore generale del Genio navale Benedetto Brin ed i vice ammiragli Napoleone Canevaro e Costantino Morin siano stati chiamati a ricoprire l'altissima carica di ministro degli Esteri, rispettivamente nei primi Gabinetti Giolitti e Pelloux e nel Ministero Zanardelli<sup>10</sup>. Si tratta invero di un profilo poco approfondito in sede storico-critica, in cui l'attenzione si è concentrata, per lo più, sull'esame dell'infelice episodio di San Mun<sup>11</sup>, di cui rimase, in un certo qual senso, vittima lo stesso ministro Canevaro, che invece aveva dato sempre buona prova di sé sia come presidente del «Consiglio degli ammiragli» della forza navale multinazionale che aveva gestito con successo la crisi cretese del 1897-98 sia, in veste di ministro degli Esteri, per il contributo dato alla soluzione dell'annosa questione del rinnovo degli accordi doganali con la Francia. Semmai la corretta chiave interpretativa, per meglio intendere la «chiamata» degli uomini di mare alla direzione politica degli Esteri, si deve rintracciare proprio nella «connotazione marittima» che Brin, Canevaro e Morin indubbiamente portano nella loro azione ministeriale come si evince, in particolare, dalla volontà di incrementare i rapporti commerciali marittimi, nell'attenzione accordata ai problemi coloniali e a quelli del delicato «equilibrio» del Mediterraneo e dei Balcani, «specchio del Mediterraneo stesso», per dirla con Pedrag Matvejević, senza poi contare che, proprio con l'amministrazione Brin, si avvia a soluzione («con molta prudenza» come lo stesso Brin si era premurato di raccomandare) l'unificazione delle carriere del personale degli Esteri, che si sarebbe poi conclusa, attraverso varie tappe, com'è ben noto, più di sessant'anni dopo.

Il «paradigma» dello stretto connubio Esteri-Marina, quale siamo andati rappresentando nelle sue complesse articolazioni, vero e proprio perno attorno al quale ruotano i personaggi e le situazioni descritte, a livello di politica «alta», se

10. Rispettivamente dal 15 maggio 1892 al 15 dicembre 1893 (Brin); dal 28 giugno 1898 al 14 maggio 1899 (Canevaro) ed infine dal 9 febbraio al 3 novembre 1903 (Morin).

11. In particolare v. R. Quartararo, «L'affare di San Mun. Un episodio dell'imperialismo coloniale italiano alla fine del XIX secolo», *Clio*, XXXIII, 1997/3, pp. 453-498.

non proprio nei suoi corollari minori e minimi, comincerà ad incrinarsi alla vigilia della grande guerra, allorché i capi della Marina, il ministro vice ammiraglio Viale ed il capo di Stato maggiore vice ammiraglio Revel sono tenuti all'oscuro del «segreto» patto di Londra del 26 aprile 1915 (anche se quest'ultimo era stato nominato dal barone Sonnino suo «consulente tecnico per la parte navale» del patto stesso). Di conseguenza si vedono così costretti a negoziare la convenzione navale con i franco-inglesi praticamente «alla cieca», tant'è che nelle relative trattative parigine si arriva ad un punto di *impasse* tale da esigere, per la sua pronta e necessaria conclusione, l'intervento diretto del ministro Sonnino (nonché dello stesso Churchill, all'epoca primo Lord dell'ammiragliato britannico) con tutta una serie di strascichi interpretativi che condizioneranno, durante la guerra adriatica, la cooperazione interalleata in campo navale<sup>12</sup>, esplodendo poi, in maniera eclatante, a livello propriamente politico, con le successive trattative di pace.

La politica «alta» del paese aveva così cominciato a prendere le distanze da quello che, sino ad allora, aveva considerato il suo strumento privilegiato, espressione primaria di una concezione «strategica» della politica, che aveva portato, in prima battuta, gli uomini di mare a svolgere, nel periodo considerato, un ruolo attivissimo nelle relazioni diplomatiche e consolari, sino ad arrivare, in ultima analisi, ad affidare loro la stessa direzione politica del palazzo della Consulta.

12. Per i *cahiers de doléance* dell'ammiraglio Revel, in particolare, v. Asdmac, Archivio politico (1915-18), *Italia*, b. 141 (corrispondenza con il Ministero della marina), fasc. 2 (promemoria-Comando navale supremo in Adriatico) (1917); mentre per un'analisi delle vicende della convenzione e dei rapporti navali con gli alleati cfr., rispettivamente, M. Gabriele, «La convenzione navale italo-franco-britannica del 10 maggio 1915», *Nuova Antologia*, voll. 493 e 494, fasc. 1972 e 1973, aprile e maggio 1965, pp. 483-502 e 69-84; e C. Manfroni, *I nostri alleati navali*, Mondadori, Milano, 1927.