

NUOVA **ANTOLOGIA**   
**MILITARE**  
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 3  
2022

Fascicolo 11. Giugno 2022  
**Storia Militare Moderna**

a cura di  
VIRGILIO ILARI



*Società Italiana di Storia Militare*

Direttore scientifico Virgilio Ilari  
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi  
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi  
Redazione Viviana Castelli

*Consiglio Scientifico.* Presidente: Massimo De Leonardis.

*Membri stranieri:* Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Donato Tamblé,

*Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica:* Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

*Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari:* Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

#### *Nuova Antologia Militare*

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare  
Periodico telematico open-access annuale ([www.nam-sism.org](http://www.nam-sism.org))  
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma  
Contatti: [direzione@nam-sigm.org](mailto:direzione@nam-sigm.org) ; [virgilio.ilari@gmail.com](mailto:virgilio.ilari@gmail.com)

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare  
([www.societaitalianastoriamilitare@org](http://www.societaitalianastoriamilitare@org))

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma  
[info@nadirmedia.it](mailto:info@nadirmedia.it)

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma  
[www.tabedizioni.it](http://www.tabedizioni.it)

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-485-4

NUOVA **ANTOLOGIA**   
**MILITARE**  
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 3  
2022

Fascicolo 11. Giugno 2022  
**Storia Militare Moderna**

a cura di  
VIRGILIO ILARI



*Società Italiana di Storia Militare*

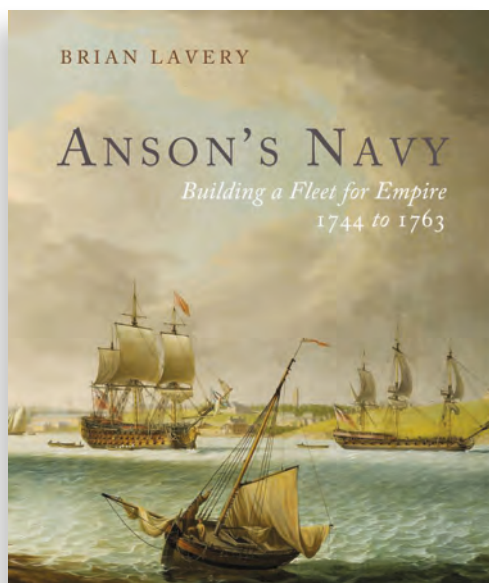


Testiera (Shaffron) per cavallo, Brescia (?) 1560-70  
Metropolitan Museum of Arts, New York. Public Domain

BRIAN LAVERY

*Anson's Navy.*  
*Building a Fleet for Empire, 1744 to 1763*

Barnsley, Seaforth Publishing, 2021, pp. 208



**L**a figura di George Anson (1697-1762) sembra destinata a rimanere in ombra nonostante il determinante apporto allo sviluppo della Royal Navy in un periodo cruciale della sua storia come quello compreso fra la Guerra di successione austriaca (1740-48) e la Guerra dei sette anni (1756-1763). Chiamato a far parte del *Board of Admiralty* nel 1744 – al ritorno dalla circumnavigazione che ne segnò la fortuna economica e l’ascesa politica – e nominato Primo Lord dell’Ammiragliato nel 1751, egli avrebbe retto questa carica quasi ininterrottamente sino alla morta sopraggiunta nel 1762. Pure i contributi di taglio biografico dedicati ad Anson si sono precipuamente concentrati sulle drammatiche vicende del viaggio intorno al mondo del 1740-44, senza evadere da questo limitato segmento temporale: le biografie inclini ad abbracciare una prospettiva

di più ampio respiro – una che desse conto anche della successiva attività di amministratore navale – sono state rare o metodologicamente discutibili. Se si escludono il sintetico quanto puntuale profilo biografico firmato da Nicholas A. M. Rodger per il volume collettaneo *Precursors of Nelson* (2000) curato da Peter Le Fevre e Richard Harding, e la voce nel secondo volume (1885-1900) dell'*Oxford Dictionary of National Biography* dedicatagli da John Knox Laughton, uno dei riconosciuti padri fondatori della storia navale britannica, occorre risalire sino al 1839 per rintracciare un'ampia monografia dedicata all'ammiraglio: si tratta della *Life of Lord George Anson* di sir John Barrow. Secondo Segretario dell'Ammiragliato per quarant'anni, l'autore di quest'ultimo lavoro è figura fors'anche più accattivante agli occhi dello storico di quanto lo sia il soggetto del libro: geografo mediocre, infaticabile fucina di pessime idee e implacabile organizzatore di spedizioni esplorative sovente votate alla tragedia, a Barrow e all'impatto che ebbe sull'accrescimento delle conoscenze geografiche nella prima metà del XIX secolo è stato dedicato un brillante volume di Fergus Fleming, *Barrow's Boys* (1998), cui volentieri si rimanda. La *Life of Lord George Anson* dovette rientrare nel novero delle discutibili realizzazioni di Barrow se, già sul finire dell'Ottocento, il Laughton ebbe a definirla severamente "by no means free from serious faults both of omission and commission, and [...] absolutely crowded with mistakes of sheer carelessness"; ragion per cui essa è di poca o punto utilità per il ricercatore.

Il presente *Anson's Navy* di Brian Lavery non segna malauguratamente una migliore comprensione della figura di George Anson e della sua azione di riformatore, dovendosi pertanto continuare a considerare il contributo di N. A. M. Rodger come il più esaustivo attualmente a disposizione; per la circumnavigazione del 1740-44 il testo di riferimento resta invece l'eccellente *The Prize of all the Oceans* (1999) del recentemente scomparso Glyndwr Williams, che tanta parte della propria opera ha dedicato all'indagine della penetrazione britannica nei mari del Sud e ad una ricostruzione dell'impresa di Anson finalmente fondata su solide basi documentarie. Già acclamato autore di *Nelson's Navy: The Ships, Men and Organization, 1793-1815*, la cui ultima edizione riveduta e aggiornata risale al 2020, Lavery ne esempla la struttura suddivisa in brevi capitoli tematici per questa nuova – e più agile – monografia dedicata alla Royal Navy della metà del XVIII secolo, sia pure con alcune rilevanti novità: come sottolineato dall'autore nell'introduzione, rispetto all'organizzazione della trattazione in *Nelson's Navy* alcuni argomenti risultano ora accorpati nel medesimo capitolo; uno

spazio limitato è stato dedicato all'organizzazione degli arsenali, di segno ancora fortemente conservativo e non interessata dalle riforme di metà secolo, mentre un nuovo e corposo capitolo è stato dedicato alle operazioni anfibie che tanta parte ebbero nelle campagne condotte fra il 1739 e il 1762. Come già la precedente monografia dedicata alla marina nelsoniana, lo studio in oggetto costituisce una dettagliata – e nel suo genere insuperabile – miniera di informazioni su struttura, amministrazione, materiali e vita quotidiana a bordo della Royal Navy del periodo. Fatta eccezione per il primo capitolo di tenore introduttivo e per il tredicesimo contenente le riflessioni conclusive, ciascuno dei rimanenti undici capitoli è dedicato a un argomento specifico: dalle costruzioni navali all'amministrazione degli arsenali, dal corpo ufficiali al mestiere di marinaio, dalla marina mercantile e la sua protezione in guerra alle tattiche navali e al quadro strategico. La scommessa, implicita nel titolo, constava semmai della capacità di legare peculiarità e principali indirizzi della marina, soprattutto negli ambiti in cui essi andarono incontro ad importanti processi trasformativi, all'azione di George Anson. Tale passaggio è purtroppo riuscito imperfetto: per ammissione dello stesso autore, nelle maggiori riforme del periodo la mano dell'ammiraglio può essere soltanto intuita; nel migliore dei casi importanti decisioni possono essere ricondotte quasi certamente a idee comunemente attribuite ad Anson, ma di cui esiste esile traccia documentaria. Su quest'ultimo punto converrà diffondersi più in dettaglio.

Come osservato dal secondo conte di Hardwicke (che di Anson era il cognato) in un memoriale privato, l'ammiraglio era «shy and reserved [...] he loved reading little, and writing, or dictating his own letters less, and that seeming negligence in an office which must be attended with frequent applications to the first Lord in person, to which answers are always expected and are often proper, drew upon him the ill will of many». Di fronte a un uomo taciturno, abituato ad aprirsi solo con una ristretta schiera di amici o collaboratori e raramente per iscritto, di spiccato senso pratico ed avverso alle costruzioni teoriche, la difficoltà a ricostruirne con esattezza l'opinione riguardo ai principali dibattiti del suo tempo non desta particolare sorpresa: politico scaltro ma alieno dalle manovre parlamentari, in tre anni di permanenza alla Camera dei Comuni in qualità di rappresentante del borough di Hedon non gli si riconosce un solo intervento in aula. In mancanza di un proprio nutrito corpus documentale, una più esatta conoscenza di Anson e delle sue convinzioni avrebbe richiesto un lungo lavoro di scavo negli epistolari di chi meglio lo conobbe e con cui maggiormente interagì: dagli Hardwicke – con

particolare riferimento al primo conte di Hardwicke, che in qualità di Lord Gran Cancelliere fu di Anson fondamentale alleato in politica – sino all'ammiraglio sir Peter Warren, già protagonista della presa di Louisbourg nel 1745, che due anni dopo avrebbe combattuto agli ordini di Anson alla Prima battaglia di Capo Finisterre. Un simile approccio, ispirato – come si accennava – dall'ambizione di legare le idee del Primo Lord alle riforme navali intercorse fra il 1751 e il 1762, avrebbe tuttavia comportato la realizzazione di un libro ben differente da quello che Lavery aveva con tutta evidenza in mente: uno precipuamente focalizzato sull'amministrazione navale, laddove l'autore ha piuttosto l'ambizione di fornire un quadro complessivo, ancorché non sempre abbastanza articolato, della Royal Navy del periodo in oggetto. A fronte dei limiti testé messi in evidenza mi concentrerò su tre ambiti, fra quelli trattati da Lavery, in cui maggiormente può scorgersi il diretto intervento di Anson: costruzioni navali, riforme amministrative e indirizzo strategico.

Quanto alle costruzioni navali (pp. 32-53), la marina ereditata da Anson era il prodotto della lunga epoca dei cosiddetti *Establishment*, il primo dei quali promulgato nel 1706: si trattava di documenti che fissavano rigidamente le dimensioni dei nuovi bastimenti a seconda della loro tipologia, giungendo sino a prescrivere misura e spessore dei singoli corsi di fasciame. Sebbene inizialmente ispirati dal lodevole desiderio di pervenire ad una standardizzazione delle unità in servizio nella Royal Navy, con ciò che questo avrebbe comportato tanto in termini logistici che operativi (da una razionalizzazione delle forniture di materiali secondo i principi di quella che oggi si chiamerebbe economia di scala, alla maggiore facilità di manovrare in formazione navi dalle analoghe qualità evolutive), i marginali emendamenti cui gli *Establishment* erano stati oggetto fra il 1706 e il 1745 aveva prodotto come effetto indesiderato una cristallizzazione della cantieristica nelle forme che erano state proprie della marina della tarda età degli Stuart. In generale ne era derivata la tendenza a costruire bastimenti di dimensioni ridotte, pensati per le operazioni in acque metropolitane e dotati di scarsa autonomia operativa, mentre a tipologie obsolete – come i tre ponti da 80 cannoni, di deficiente stabilità metacentrica – era stato permesso di sopravvivere laddove francesi e spagnoli si erano orientati verso la costruzione dei grandi e moderni due ponti da 70, 74 e 80 cannoni. In tal senso un brusco risveglio dal torpore in cui era caduta l'architettura navale britannica era sopraggiunto con le prime operazioni contro gli spagnoli a partire dal 1739 e sull'onda di fatti d'arme come la



cattura nel 1740 del vascello *Princesa*, al largo di Capo Finisterre: in quell'occasione la potente batteria di cannoni da 36 libbre sistemata a bordo del grande due ponti da 70 cannoni spagnolo aveva permesso di tenere a bada per più di cinque ore ben tre vascelli da 70 cannoni britannici, sulla carta di eguale potenza ma nei fatti in netta inferiorità balistica in quanto armati di pezzi da 24 libbre. Per conseguenza, nota Lavery, già con gli emendamenti del 1741 al *1719 Establishment* si era autorizzato un aumento delle dimensioni nelle nuove costruzioni, infine recepito dal *1745 Establishment* adottato dall'Ammiragliato a guida del Duca di Bedford come Primo Lord, ma già ampiamente permeato delle idee di Anson. All'atto pratico, tuttavia, i risultati conseguiti dalla cantieristica nazionale erano stati alquanto deludenti e una più radicale riforma – vale a dire l'abbandono del sistema incardinato negli *Establishment* – sarebbe stata rimandata sino all'ascesa dello stesso Anson alla guida del *Board of Admiralty*.

L'approccio di Anson al rinnovamento delle costruzioni navali può essere assunto come caso di studio delle peculiari dinamiche e dei limiti delle riforme da lui promosse: poiché il *Navy Board* – sotto la cui giurisdizione ricadeva progettazione, costruzione, allestimento, manutenzione e vettovagliamento delle navi della marina britannica – costituiva un ufficio autonomo dal *Board of Admiralty*, quest'ultimo poteva tentare di inculcare nel primo le proprie idee solo a patto di esercitare pressioni tese a una sostituzione dei Commissari della Marina in carica con personalità maggiormente in sintonia con l'Ammiragliato. Obiettivo principale di questa manovra fu la persona di sir Jacob Ackworth, che in qualità di *Surveyor of the Navy* era direttamente responsabile della progettazione e costruzione dei bastimenti, nonché dell'amministrazione degli arsenali. In carica sin dal 1715 e, come notato da Lavery, “increasingly difficult and out of touch with the Admiralty and the sea officers” (p. 38), gli sforzi dell'Ammiragliato si concentrarono sul favorirne un'estromissione dal *Board* prospettandogli un dorato pensionamento. Quando tuttavia Ackworth non volle saperne di farsi da parte, la manovra divisata da Anson e dai suoi alleati si infranse; e quantunque nel 1747 gli fosse affiancato Joseph Allin nella carica di *Surveyor*, occorre attenderne la morte sopraggiunta due anni più tardi perché il disegno dei riformatori potesse iniziare a prendere corpo. Dopo una permanenza in carica relativamente breve Allin, la cui posizione doveva essere politicamente più debole di quella del predecessore, venne infine sostituito nel 1755 dall'uomo che Anson dovette aver in mente sin dall'inizio: Thomas Slade, destinato a diventare il più eminente archi-

tetto navale del Settecento britannico. L'ascesa di Slade era stata meteorica, risalendo al 1740 l'inizio della sua carriera come supervisore a Orwell e solamente al 1753 la nomina a Deptford in qualità di *Master Shipwright*; Lavery non esita nel ravvisare la mano di Anson dietro la rapida carriera del suo protetto, ma giunti a questo punto si palesano i limiti della documentazione presa in esame dall'autore. Ancora una volta l'intervento dell'ammiraglio può essere soltanto intravisto: esso è assai plausibile, ma non è prodotta una solida base documentaria a suffragarlo. Slade, da par suo, avrebbe effettivamente portato un contributo decisivo nel rivitalizzare l'architettura navale del periodo, introducendo tipologie di bastimenti inizialmente esemplate su modelli francesi – come il due ponti da 74 cannoni e la fregata da 32 cannoni – che ancora all'epoca delle guerre rivoluzionarie e poi per tutte le guerre napoleoniche avrebbero costituito, con minimi perfezionamenti, la spina dorsale della Royal Navy.

Il caso del *Navy Board* permette, come detto, di inquadrare in qual modo Anson preferisse portare avanti le riforme di cui la marina abbisognava: ovverosia attraverso il tradizionale esercizio di quel *patronage* che costituisce uno dei tratti connotanti la politica britannica nel Settecento. Favorendo la carriera dei propri clienti un influente uomo politico poteva infine collocarli in posti di responsabilità da cui essi avrebbero a loro volta curato i suoi interessi e promosso i suoi disegni politici; e Anson era indubbiamente un potente patrono, reso ricco dal bottino del Galeone di Manila e influente in virtù dell'alleanza matrimoniale stipulata con il Lord Gran Cancelliere Hardwicke, di cui aveva sposato la figlia Elizabeth. Sottolinea correttamente Lavery (pp. 62-63) che egli esercitò il proprio *patronage* in primo luogo a favore di quella ristretta cerchia di ufficiali che lo avevano accompagnato nel corso della lunga circumnavigazione del 1740-44 e con cui aveva condiviso tante traversie sino a riporre in essi una totale fiducia: fra questi spiccano i nomi dei futuri ammiragli Charles Saunders, che avrebbe comandato il braccio navale della spedizione coronata dalla conquista di Québec nel 1759; ed Augustus Keppel, un ufficiale di grande talento la cui carriera sarebbe stata purtroppo troncata dalle velenose polemiche e dai procedimenti per corte marziale che avrebbero fatto seguito alla battaglia di Ushant nel 1778. Anson, tuttavia, si limitò alla promozione di uomini che riteneva di indiscussa abilità professionale entro i ranghi della marina, con ciò ritenendo (nella maggior parte dei casi a ragione) di poter elevare efficienza e prestigio dell'istituzione; non si dedicò mai ad esercitare il proprio *patronage* anche oltre i confini del servizio e

nei circoli della politica. Uomo, come si è già avuto modo di sottolineare, schivo e alieno da intrighi parlamentari, egli avrebbe dovuto cimentarsi proprio con questi ultimi onde promuovere con successo le sue più ambiziose riforme amministrative: simili indugi finirono probabilmente per minare la portata dei suoi conseguimenti. In tal senso la prima sconfitta patita da Anson sarebbe occorsa nel 1749, allorché alla Camera dei Comuni venne sottoposto un *Navy Bill* il cui obiettivo principale, nelle parole di N. A. M. Rodger, era di “establish the powers and independence of naval courts martial, and to limit as far as possibile their latitude to vary or avoid the penalties prescribed in the Articles of War”<sup>1</sup>. Una simile esigenza si era imposta all’attenzione a seguito dello scandaloso risultato dei procedimenti per corte marziale relativi al fiasco della battaglia di Tolone del 1744, allorché le sfacciate interferenze politiche cui erano state soggette le corti giudicanti avevano portato alla condanna dell’ammiraglio Thomas Mathews per imperizia e al sensazionale proscioglimento del suo subordinato Richard Lestock, nonostante quest’ultimo fosse chiaramente colpevole di insubordinazione per aver rifiutato di ingaggiare il nemico. Uno degli effetti del *Navy Bill*, qualora approvato, sarebbe stato di assoggettare alla legge marziale anche gli ufficiali a mezza retribuzione (ovvero non in servizio attivo): la presentazione in aula del disegno di legge in concomitanza col *Mutiny Act*, inteso a disciplinare in modo analogo l’esercito, offrì però all’opposizione il destro per presentare l’azione del governo alla stregua di un tirannico tentativo di violazione dei diritti e dell’onorabilità degli ufficiali, convincendo in tal senso la gran massa dei *backbencher*. Anche se il rafforzamento delle corti sarebbe stato comunque perseguito, la parte del *Navy Bill* riguardante gli ufficiali a mezza retribuzione dovette essere stralciata: Lavery, a tal riguardo, offre della vicenda una trattazione esauriente ma purtroppo frammentata in più parti, ciascuna afferente ad uno specifico capitolo tematico (pp. 14, 18-19, 64). Sorte non migliore avrebbe avuto il tentativo, consumatosi sempre nel 1749, di introdurre una contenuta riserva navale di 3.000 marinai, mantenuti in servizio dietro modesta retribuzione di £ 10 annui: il *Plan for Speedily Manning the Navy* presentato in Parlamento da Lord Barrington, portavoce dell’Ammiragliato ai *Commons*, era volto a porre un argine ai guasti dell’*impressment*, fornendo al contempo la base per una più rapida mobilitazione

1 Peter LE FEVRE, Richard HARDING (Ed.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000, p. 185.

della marina in tempo di guerra. In nome dell'onnipresente timore di un'estensione dei poteri e delle prerogative del governo centrale anche questa proposta sarebbe stata bocciata senza appello dai *backbencher* (p. 69).

A fronte dei fallimenti testé delineati il maggior successo di Anson nella riforma del *Board of Admiralty* può essere considerato quello colto nel 1747 e concernente la creazione dei cosiddetti *yellow admirals*. Nella Royal Navy dell'epoca, una volta conseguito il grado di capitano in virtù dei propri meriti o – più frequentemente – grazie a convenienti aderenze politiche, ogni successiva promozione avveniva rigorosamente per anzianità. Tale sistema, quantunque inteso ad escludere i classici meccanismi legati al *patronage* dalla designazione degli ufficiali superiori a partire dal grado di contrammiraglio, imponeva tuttavia che i cosiddetti *flag officers* potessero essere selezionati solo dalla testa della classifica dei capitani, senza tener conto della loro effettiva abilità professionale o di eventuali problemi di idoneità fisica e mentale palesatisi col trascorrere degli anni: l'effetto indesiderato era di poter disporre soltanto di un numero limitato di *flag officers*, ripartiti tradizionalmente fra *White*, *Blue* e *Red Squadron*, selezionati puntualmente fra i capitani più anziani e non fra i più capaci. Un sistema di congedo obbligatorio per sopraggiunti limiti di età venne preso in considerazione ma, come acutamente osservato da N. A. M. Rodger, scartato come troppo rivoluzionario in un'epoca in cui i gradi militari erano considerati ancora alla stregua di proprietà personali di cui disporre liberamente. La soluzione escogitata fu quella di creare il grado di *Rear-Admiral without distinction of Squadron*, cui corrispondeva la mezza retribuzione di contrammiraglio ma senza il diritto a ricoprire alcun comando attivo: promuovendo gli ufficiali più anziani e meno capaci al grado di *yellow admiral* – come in breve esso sarebbe divenuto noto – si rispettava formalmente il principio dell'avanzamento per anzianità, ma al contempo si sfrondeva la testa della lista degli indesiderabili, discendendo sino ai nominativi che si volevano effettivamente promuovere ad incarichi di responsabilità. A tal riguardo la trattazione offerta da Lavery (p. 65), pur avendo il merito di riportare direttamente stralci dell'originale *Admiralty Memorial to the King in Council*, è condensata in tre brevi paragrafi che danno concisamente conto delle implicazioni della riforma, ma mancano di contestualizzarla opportunamente.

Quanto, infine, ai contributi di Anson in ambito strategico e tattico di cui Lavery dà conto nel capitolo XI (pp. 151-164), occorre in primo luogo notare che l'ammiraglio non ebbe parte nella genesi del *Western Squadron* che avrebbe co-

stituito il fondamento della strategia navale britannica nelle acque metropolitane sia nel corso della Guerra di successione austriaca che della Guerra dei sette anni. Come correttamente osservato dall'autore, i suoi fondamenti teorici vanno rintracciati nel carteggio intercorso fra l'ammiraglio Edward Vernon e l'Ammiragliato a partire dall'Agosto del 1745: un forte *Western Squadron* di base a Plymouth (oppure a Torbay, ancoraggio preferito da Hawke), vi si argomentava, avrebbe infatti offerto molteplici vantaggi. Esso avrebbe permesso al contempo di porre il blocco a Brest, riconosciuta come principale base operativa della marina francese in Atlantico, sventando qualsivoglia mossa offensiva verso le coste britanniche così come l'invio di rinforzi nelle colonie; intercettare i convogli francesi da e per i porti sul golfo di Biscaglia; coprire l'ingresso al canale della Manica compreso fra Ushant (Ouessant) e le isole Scilly, attraverso cui transitavano i convogli britannici da e per i porti della costa meridionale e sudorientale del paese (approssimativamente fra Plymouth e la foce dell'Humber). Pur non cimentandosi intellettualmente nel delineamento dei suoi capisaldi, Anson avrebbe tuttavia offerto un contributo fondamentale alla definitiva affermazione della strategia basata sul *Western Squadron*: assunto il comando di quest'ultimo nell'Agosto del 1746, addestratolo intensamente sino a portarlo a un superiore livello di prontezza operativa, lo avrebbe infine condotto il 14 Maggio (O.S.) 1747 al suo primo importante successo nella Prima battaglia di capo Finisterre. Non vi è dubbio che Anson, quantunque uomo pratico e di azione che preferiva prestare il proprio contributo sul ponte di coperta, dovette tuttavia avere piena contezza dei principii strategici testé delineati e dividerli: all'inizio delle ostilità in Europa nella primavera del 1756 l'ammiraglio Byng ricevette il comando di una forza raccogliatrice e in definitiva impari al compito di sbloccare Minorca proprio perché l'Ammiragliato, infine guidato da Anson in qualità di Primo Lord, aveva ritenuto imprescindibile mantenere un forte *Western Squadron* con cui procedere nuovamente al blocco di Brest e sventare qualsiasi ambizione francese di sbarcare su suolo britannico. Ancora una volta, purtroppo, non disponiamo di evidenze documentarie che ci testimonino direttamente il pensiero di Anson; è tuttavia suggestiva la proposta di Lavery (p. 152) di interpretare i concisi *Admiralty Remarks* – contenuti nel faldone documentario raccolto dal gabinetto Newcastle per difendere la propria condotta all'indomani della caduta di Minorca – quale diretta testimonianza del pensiero dell'ammiraglio, sebbene formalizzato probabilmente per mano di John Cleveland, Segretario dell'Ammiragliato. Il memorandum presenta una limpida

esposizione dei principii strategici sopra delineati ed è consultabile nei *Papers relating to the Loss of Minorca*<sup>2</sup>, in cui si è provveduto a dare integrale pubblicazione a stampa del succitato faldone difensivo. Il gabinetto Newcastle, come noto, sarebbe caduto proprio in conseguenza dei fatti di Minorca, segnando l'estromissione di Anson dall'Ammiragliato dopo una presenza ininterrotta che risaliva sino al Dicembre del 1744: si sarebbe trattato di una breve assenza di appena otto mesi, al termine dei quali egli sarebbe tornato a ricoprire la carica di Primo Lord nel nuovo governo Pitt-Newcastle, conservandola sino alla morte.

Altrettanto suggestiva, e stavolta fondata su più solide basi documentarie, è la proposta di Lavery di ravvisare nella dottrina tattica di Anson un'anticipazione dei metodi e delle idee che saranno poi di Nelson (pp. 159-160). Già Brian Tunstall, d'altronde, aveva individuato nel periodo successivo all'imbarazzante fallimento di Tolone una fase di rinnovamento tattico promossa da comandanti giovani e aggressivi come Hawke, Knowles e lo stesso Anson. In un'epoca in cui la segnaletica navale risultava affetta da evidenti limiti era prassi di quest'ultimo – come poi sarebbe stata di Nelson – il riunire frequentemente i propri capitani, di modo da familiarizzarli col pensiero del comandante in capo e illustrare loro direttamente e senza ambiguità il genere di manovre che questi si aspettava fossero prontamente effettuate in battaglia. Nel caso della Prima battaglia di capo Finisterre ci troviamo altresì di fronte ad uno dei primi esempi di rottura della linea di fila, quantunque in una circostanza in cui i britannici godevano di una schiacciante superiorità numerica. Dopo aver schierato la propria squadra prima in linea di fronte, quindi in linea di fila volgendo la prua dell'avanguardia verso il centro della linea francese, a seguito della decisione di La Jonquière di battere rapidamente in ritirata Anson aveva ammainato il segnale prescrivente la *line ahead* per issare quello di *general chase*: ne era seguita una *running battle* in cui i singoli vascelli inglesi avevano potuto sfruttare appieno la propria velocità per agganciare la formazione nemica e risalirla, ingaggiando il maggior numero possibile di vascelli nemici e lasciando di poppa quelli già danneggiati perché potessero essere finiti dalle unità sopraggiungenti. Il risultato era stata la disfatta della squadra di sei vascelli di La Jonquière, catturata al completo. La dinamica peculiare della battaglia di Finisterre non dovette tuttavia costituire un

---

2 Herbert W. RICHMOND (Ed.), *Papers relating to the Loss of Minorca in 1756*, London, Publications of the Navy Records Society, 1911, pp. 94-98.

caso dettato esclusivamente dall'irrimediabile inferiorità tattica patita dai francesi in quell'occasione, poiché fra le carte del futuro ammiraglio Barrington è stata conservata un'addizione di Anson alle *Fighting Instructions* risalente al 1758, allorquando egli era nuovamente al comando del *Western Squadron*: questa recita testualmente che «if upon coming to action with the Enemy I should think proper to haul down the Signal for the Line of Battle, every Ship in the Fleet is then to use his utmost endeavours, to take or destroy such Ships of the Enemy, as they may be opposed to, by engaging them as close as possible, and pursuing them if they are driven out of their Line, without having any regard to the situation which was prescribed to themselves by the Line of Battle, before the Signal was hauled down». In queste parole che paiono anticipare il nelsoniano «engage the enemy more closely» a Trafalgar non dovrebbe essere implausibile ravvisare, secondo Lavery, traccia di quel «plan of discipline [...] which is a great part of it new» che Anson aveva impartito al *Western Squadron* ma sul quale possiamo soltanto speculare, essendo mancata una grande battaglia in cui metterlo in pratica e verificarne gli effetti. Ad altri comandanti – segnatamente a Rodney alle *Saintes* ed a Howe al *First June* – sarebbe toccato di tracciare il sentiero da ultimo percorso da Nelson sino alla definitiva rottura della linea di fila; ciò nondimeno l'interpretazione avanzata da Lavery appare plausibile, ancorché non conclusiva, e sostanziata da convincenti basi documentarie.

Gli evidenti limiti di spazio propri di una recensione impediscono purtroppo di diffondersi su altri dei molti argomenti toccati dalla presente monografia, in special modo sull'ampio, ben congegnato e informativo capitolo dedicato alle operazioni anfibie: lo si raccomanda all'attenzione del lettore, trattandosi di un argomento oggetto di generale trascuratezza anche da parte della letteratura specialistica a dispetto della sua importanza nel portare ad effetto quella *combined strategy* (nella classica definizione corbettiana) che connotò le operazioni britanniche nel corso del Settecento. Su questo punto la trattazione di Lavery è tanto più meritoria perché si affianca alla monografia di Richard Harding dedicata specificamente al fallito assedio di Cartagena de Indias del 1741<sup>3</sup>, espandendo l'analisi sino alla conquista dell'Avana nel 1762. Al netto delle difficoltà – spesso dettate da oggettive falle nella documentazione – di cui si è dato conto quanto al tentati-

---

3 Richard HARDING, *Amphibious Warfare in the Eighteenth Century: The British Expedition to the West Indies, 1740-1742*, Rochester, Boydell & Brewer, 1991.



vo di legare le idee di Anson alla coeva Royal Navy e così giustificare perché la marina del periodo meriti la definizione di *Anson's Navy*, nonché di una trattazione delle questioni amministrative che avrebbe potuto essere più organica e incisiva, il volume di Lavery costituisce nondimeno una solida e meritoria aggiunta al crescente corpus di letteratura su di un argomento complessivamente negletto.

MARCO MOSTARDA



Anson's memorial at St Michael and All Angels' Church in Colwich, Staffordshire, Foto PicturePrince, 2012, CC BY SA 4.0.



George Hudson, Portrait of George Anson, 1st Baron Anson (1697-1762) National Maritime Museum, BHC2517 Public Domain





Armatura equestre realizzata nel 1548 a Norimberga dall'armaiolo Kunz Lochner (1510-1567)  
per Giovanni Ernesto Duca di Sassonia-Coburgo (1521-1553).  
Rogers Fund (1932), Metropolitan Museum, CC0. Public domain

# Storia Militare Moderna

## Articoli / Articles

- Villalar colofón: ¿de una guerra, de una revolución o de una revuelta?, por ENRIQUE MARTÍNEZ RUIZ
  - La guerra nelle opere di Giovanni Botero, di CHIARA SILVAGNI
- Albuquerque at Malacca, 1511; Yermak in Siberia, 1582. The amphibious charge to global empires, by VLADIMIR SHIROGOROV
  - La costruzione dell'Armada del Mar Océano a Napoli nel Seicento: dalle galere ai galeoni e vascelli, di MARIA SIRAGO
- Cristiano IV di Danimarca-Norvegia (r. 1588-1648). Potere navale e diplomazia nell'Europa del Nord, di STEFANO CATTELAN
  - The Brandenburg Navy. Construction of a Fiction, by MARKO RICHTER
- Le relazioni del Marchese Villa e la poliorcetica all'assedio di Candia, di ROBERTO SCONFIENZA
- Revisione dell'articolo Fortificazione campale e ordini di battaglia (NAM, 2, fasc. 7, 2021), di ROBERTO SCONFIENZA
  - La tripulación de la escuadra de Sicilia: la gente de cabo en tiempos de Carlos II, por MARÍA DEL PILAR MESA CORONADO
    - La cattura della Padrona di Biserta tra Elba e Piombino: quattro cimeli conservati al Museo Nazionale del Bargello, di MARCO MERLO
  - Il reggimento Ruspoli nella 'Guerra di Comacchio' 1708-09, di G. BOERI e M. GRATTAROLA
  - La battaglia di Belgrado, 1717, di ADRIANO PAPO
- 'Bringing the divided Powers of Europe nearer one another'. The Congress of Soissons, 1728-30, by FREDERIK DHONDT
- Un penseur géostratégique avant la lettre: le baron de Tott, par FERENC TÓTH
  - I cannonieri guardacoste di Napoleone. Un corpo per la difesa litoranea dal Consolato al Regno d'Italia, di EMANUELE PAGANO
- Il sistema militare pontificio del 1815-1830, di VIRGILIO ILARI e PIERO CROCIANI
  - La Vérité sur les hommes et les choses du Royaume d'Italie. Ètère, uomini, fatti del Servizio Segreto del Conte di Cavour, di TOMASO VIALARDI DI SANDIGLIANO
  - *Der Gebirgskrieg* di Franz Kuhn von Kuhnfeld i precursori e il caso italiano nella guerra di montagna, di GIOVANNI PUNZO

## Recensioni / Reviews

- VLADIMIR SHIROGOROV, *War on the Eve of Nations. Conflicts and Militaries in Eastern Europe, 1450-1500* [MARIO CORTI]
- JULIAN ROMANE, *The First & Second Italian Wars. Fearless Knights, Ruthless Princes & the Coming of Gunpowder Armies* [FEDERICO MORO]
- MICHEL PRETALLI, *Giulio Cesare Brancaccio. Letteratura e armi al tramonto del Rinascimento* [VIRGILIO ILARI]
- ALBERTO PRELLI e BRUNO MUGNAI, *L'ultima vittoria della Serenissima. 1716 – L'assedio di Corfù* [FEDERICO MORO]
- GIOVANNI CERINO BADONE e EUGENIO GAROGLIO, *La battaglia dell'Assietta e la campagna militare alpina del 1747* [ROBERTO SCONFIENZA]
- MASSIMO FIORENTINO, *Il Rosso & l'Oro. Uniformi, equipaggiamento ed armamento delle unità svizzere al servizio del Regno delle Due Sicilie. Volume I (1825-35)* [VIRGILIO ILARI]
- *Rassegna storica del Risorgimento* [CARLO VERRI]
- LEOS MÜLLER, *Neutrality in World History* [STEFANO CATTELAN]
- TIMOTHY BROOK, *Mr. Selden's Map of China. Decoding the Secrets of a Vanished Cartographer* [STEFANO CATTELAN]
- EMILIANO BERI (cur.), *Dal Mediterraneo alla Manica. Contributi alla storia navale dell'età moderna* [VIRGILIO ILARI]
- ENRICO CERNUSCHI e ANDREA TIRONDOLO, *Venezia contro l'Inghilterra. Da Alessandretta a Suda, 1628-49* [FEDERICO MORO]
- DAVID ORMROD e GIUS ROMMELSE (Eds), *War, Trade and the State: Anglo-Dutch Conflict, 1652-89* [JEREMY BLACK]
- SAM WILLIS, *Fighting at Sea in the Eighteenth Century. The Art of Sailing Warfare* [MARCO MOSTARDA]
- BRIAN LAVERY, *Anson's Navy. Building a Fleet for Empire, 1744 to 1763* [MARCO MOSTARDA]
- BRIAN TUNSTALL, *Admiral Byng and the Loss of Minorca* [MARCO MOSTARDA]
- RICCARDO CAIMMI, *Spedizioni navali della Repubblica di Venezia alla fine del Settecento* [FEDERICO MORO]