

Mariano Gabriele e la (ri)nascita della storia navale italiana

di FABIO DE NINNO

Il ruolo di Mariano Gabriele per la storia navale italiana è stato fondamentale sotto ogni profilo. È grazie alla sua figura di studioso, collocatasi nell'ambito di un più generale rinnovamento degli studi di storia militare avvenuto tra gli anni Sessanta e Ottanta, che la storia navale italiana ha acquisito uno status pienamente scientifico nell'ambito degli studi storici italiani.

Per comprendere tale ruolo e le innovazioni apportate dal suo lavoro, occorre inquadrare l'attività di Gabriele nella più ampia evoluzione degli studi storici dopo la Seconda guerra mondiale. Per realizzare questo obiettivo, occorre tornare a quei decenni tra gli anni Sessanta e Ottanta in cui la storia militare trovò faticosamente un nuovo spazio nella storiografia nazionale.

Si trattò di una fase particolare, in cui le ricerche di storia militare superarono le forti difficoltà che aveva sperimentato tra le due guerre, dovute alla forte politicizzazione degli studi del periodo fascista, e nel dopoguerra, dove il clima politico e la mancanza di documentazione aveva complicato non poco le ricerche di storia militare sull'Italia contemporanea. Infatti, tra gli anni Cinquanta e Sessanta, mentre gli uffici storici si dedicavano alla stesura delle relazioni ufficiali, o semi-ufficiali, relative alla Seconda guerra mondiale, venivano faticosamente, ad opera di un numero tutto sommato ridotto di studiosi, create le basi per il futuro sviluppo della storia militare nazionale.¹

Nel 1967, nel corso del I congresso nazionale di scienze storiche tenutosi a Perugia, Piero Pieri registrava le difficoltà di questo contesto. In quell'occasione, il padre della storia militare italiana accademica effettuava un primo bilancio degli studi dell'ultimo ventennio, constatando le difficoltà della disciplina, ma

¹ Sul dopoguerra della storia militare fino agli anni Ottanta e come gli anni Cinquanta-Sessanta segnassero un lento risveglio si veda Nicola LABANCA, «Sviluppo e cambiamento nella storia militare dalla Seconda guerra mondiale ad oggi», *Revue internationale d'histoire militaire*, n. 91, 2013, in particolare le pp. 30-50.

anche il risveglio degli studi. Tuttavia, nell'analisi dello studioso, che spaziava dal periodo medievale all'età contemporanea, fino alla Resistenza, c'era una grande assente: la storia navale.²

Nel 1989, a oltre vent'anni dalla discussione di Pieri, un secondo bilancio era effettuato da Raimondo Luraghi. L'ex-presidente della SISM era noto per i suoi lavori sulla Guerra civile americana, tra cui spicca anche una storia della marina confederata che riscosse successo negli Stati Uniti dove fu tradotta e premiata nel 1996 con il premio Roosevelt per la storia navale. Non sorprende quindi che Luraghi avesse una maggiore attenzione di Pieri alla storia navale.³

Nella sua sintesi, Luraghi osservava che nell'ultimo ventennio si era verificato un progresso negli studi di storia navale italiani e che la situazione appariva molto diversa rispetto al 1967. Nella sua rassegna, non solo lo studioso lombardo registrava la presenza di un certo numero di studi sulla Marina Militare, ma soprattutto inseriva Mariano Gabriele al centro di questo sviluppo. Secondo Luraghi, Gabriele era tra quegli innovatori che erano riusciti nel corso degli anni Settanta e Ottanta a costruire una consapevolezza storiografica dei problemi specifici delle istituzioni militari, portando a una più feconda collaborazione tra mondo accademico e gli uffici storici delle forze armate, i quali avevano mostrato una capacità di apertura e sostegno verso gli studi storico-militari fatti da "laici" che era mancata nel periodo precedente.⁴

In che modo questo aveva rappresentato un salto di qualità? Per comprenderlo dobbiamo fare un salto indietro nel tempo, al momento in cui il rinnovamento della storiografia militare nazionale prese avvio. Nel 1969, Giorgio Rochat pubblicava su "Il movimento di Liberazione in Italia", la prima rivista di storia contemporanea del Paese, la rassegna *La marina italiana nella Seconda guerra mondiale*. La relazione era un primo tentativo di sintesi e analisi di quanto era stato pubblicato, soprattutto a cura della stessa istituzione sul secondo conflitto mondiale e si inseriva in un più ampio sforzo di analisi da parte dello studioso lombardo della prima fase di studi sul conflitto.⁵

2 Le osservazioni sono negli atti, Piero PIERI, «La storia militare», in *Atti del I congresso nazionale di scienze storiche*, Marzorati, Milano, 1970, pp. 1351-1357.

3 Citiamo per brevità solo il fondamentale Raimondo LURAGHI, *Marinai del sud. Storia della marina confederata nella guerra civile americana, 1861-1965*, Rizzoli, 1993, tradotto per la Naval Institute Press nel 1996.

4 Raimondo LURAGHI, «Storia militare», in Luigi DE ROSA (cur.), *La storiografia italiana degli ultimi vent'anni, III Età contemporanea*, Laterza, Roma-Bari, 1989, pp. 221-240

5 Tra gli altri lavori di quella fase ricordiamo Giorgio ROCHAT, «La campagna di Russia 1941-43, rassegna bibliografica», *Il movimento di liberazione in Italia*, n. 79, 1965, pp. 61-91; ID,

Nella rassegna di storia navale, Rochat analizzava la relazione ufficiale della Marina nel secondo conflitto mondiale, evidenziandone la profondità, ma anche alcuni limiti, come l'artificiosa separazione della relazione tra i grandi scontri navali e la guerra dei convogli, lamentando come il quadro strategico fosse lasciato sullo sfondo assieme al ruolo delle altre forze armate e dei tedeschi nella guerra aeronavale. Proprio in tale contesto, Rochat segnalava, come arricchimento rispetto alla relazione ufficiale, l'importanza del volume di Mariano Gabriele relativo all'operazione C-3, ovvero la progettata invasione di Malta, pubblicato nel 1965 e poi più volte ristampato. Lo studio, condotto da Gabriele sui documenti della Marina doveva essere considerato, secondo Rochat, come: "un modello che non dovrebbe restare isolato".⁶

Tale invito fu certamente colto dagli studi navali italiani. Nel 2006, passando in rassegna l'evoluzione degli studi navali italiani, Giorgio Giorgerini, nel corso di un convegno tenuto all'Accademia navale di Livorno, evidenziava come proprio a partire dalla fine degli anni Sessanta si era assistito a un mutamento nella disciplina. Fino a quella fase, la storiografia navale italiana aveva imboccato due strade completamente divergenti. Il primo filone era quello giustificazionista, ovvero la Regia Marina aveva perso la guerra perché non aveva il radar, le mancava la nafta, Malta non era stata occupata, si era privi di portaerei e aviazione navale. In linea di massima, questo genere di pubblicazioni comprendeva le ricostruzioni ad opera degli stessi protagonisti del conflitto.⁷

Il secondo era quello accusatorio, definibile secondo Giorgerini anche come "denigratorio", distruttivo sino al punto di accusare la Marina di tradimento. Questa produzione era il risultato di una ricostruzione della memoria radicata nell'esperienza della Repubblica sociale italiana, in cui anche le vicende militari erano state investite dall'idea di tradimenti immaginari per spiegare il crollo del regime. Un aspetto che poi si era sedimentato nella memoria postbellica.⁸ Ne era nata una letteratura, anche sulle vicende navali, spesso memorialistica o pubblicistica, certamente non scientifica, che mancava di una giusta ed equilibrata valutazione del complesso degli avvenimenti intorno alla guerra. Il caso più

Mussolini e le forze armate, in 'Il movimento di Liberazione in Italia', n. 95, 1969, pp. 3-22.

6 Giorgio ROCHAT, *La marina italiana nella Seconda guerra mondiale*, in 'Il Movimento di Liberazione in Italia', n. 94, 1969, pp. 118-119.

7 Due esempi chiave: Angelo IACHINO, *Tramonto di una grande marina*, A. Mondadori, Milano, 1959; Marc'Antonio BRAGADIN, *Che ha fatto la Marina?*, Garzanti, Milano, 1949, poi *Il dramma della Marina italiana 1940-1945*, A. Mondadori, Milano, 1968.

8 Filippo FOCARDI, *La guerra della memoria: La Resistenza nel dibattito politico italiano dal 1945 a oggi*, Bari-Roma, Laterza, 2005, pp. 34-35.

significativo fu quello del volume del giornalista Antonio Trizzino che accusò apertamente gli ammiragli italiani di connivenza col nemico.⁹

Negli anni Settanta, il superamento di queste due correnti fu dovuto al farsi largo di un nuovo corso storiografico che mise da parte i filoni giustificatori e accusatori, uscendo dalle maglie della memorialistica e avviandosi a lavorare sul più fertile terreno della documentazione. Questo, secondo Giorgerini, permise di avviare una riflessione più complessiva relativa “alle condizioni generali e specifiche del Paese che, in modo diretto e indiretto, suggestionarono l’essere e il fare marina”.¹⁰ Entrò qui in gioco il decisivo ruolo di Gabriele, il quale fu l’elemento propulsore di questo rinnovamento, a cominciare dalla fine degli anni Cinquanta.

Certamente, Gabriele non è stato il primo storico navale del Paese. Altre figure rilevanti non erano mancate ed erano state strettamente legate alla Marina, a cominciare da Camillo Manfroni (1835-1917), il quale aveva impiantato le basi di un metodo di studio filologico-critico per lo studio della storia navale italiana. Tuttavia, gran parte del lavoro di Manfroni si concentrava sul periodo medievale e moderno e il suo approccio era condizionato dalla metodologia positivista di fine Ottocento che aveva avuto una importante influenza negli studi storici italiani.¹¹ Inoltre, la focalizzazione preunitaria di Manfroni era il riflesso di una più generale debolezza della storiografia italiana, la quale fino al periodo tra le due guerre prestò poca attenzione all’epoca contemporanea, se non nell’ambito dell’esaltazione patriottica post-risorgimentale.¹²

Tra le due guerre, il regime impose un preciso condizionamento sullo studio delle guerre degli italiani, in particolare per stabilire un nesso Risorgimento-Prima guerra mondiale allo scopo di servirsene per la costruzione della sua religione civile.¹³ Questo portò allo sviluppo di un controllo generalizzato sugli studi di storia militare. Per il fascismo, la storia doveva servire alla costruzione della

9 Antonino TRIZZINO, *Navi e poltrone*, Longanesi, Milano, 1952.

10 Giorgio GIORGERINI, Introduzione alla seconda sessione, in *La storiografia navale italiana degli ultimi venti anni*, in Accademia navale, *Atti del convegno, Lo studio della storia navale nell’Italia di oggi*, Livorno 7-8 novembre 2006, pp. 53-54.

11 Giuseppe MONSAGRATI, «Camillo Manfroni», *Dizionario Biografico degli Italiani*, Volume 68 (2007), disponibile a [https://www.treccani.it/enciclopedia/camillo-manfroni_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/camillo-manfroni_(Dizionario-Biografico)/) (ultimo accesso 2 novembre 2022)

12 Dei limiti di questa storiografia ci siamo occupati in Fabio DE NINNO, *Piero Pieri, Il pensiero e lo storico militare*, Le Monnier, Firenze, 2019, pp. 183-184.

13 Paola S. SALVATORI, «Il fascismo e la storia: un’introduzione», in EAD. (cur.), *Il fascismo e la storia*, edizioni della Normale, Pisa, 2020, pp. 11-12.

mitologia guerriera del regime nell'ambito degli apparati educativi costruiti dal fascismo.¹⁴ Il risultato fu che gli studi sulla Regia Marina furono in buona parte appannaggio della stessa, sia nell'Accademia navale sia nell'università, dove fu affidato a ufficiali di Marina e condizionato dalla politica educativa del tempo.¹⁵ Infatti, come scriveva il sottosegretario Domenico Cavagnari, nella primavera del 1939, lo scopo dei corsi universitari di storia navale avviati dall'istituzione presso l'Università di Roma doveva "contribuire alla formazione della mentalità insulare ed alla diffusione nel nostro paese dell'orientamento verso il navalismo".¹⁶ In sostanza, si doveva far storia per servire la propaganda del regime nell'ambito dello sforzo complessivo in corso per formare la coscienza marinara degli italiani.

Nel secondo dopoguerra, mentre l'attività dell'USMM si concentrava sulla stesura della pregevole relazione ufficiale, la storiografia navale italiana era un terreno da rifondare in senso scientifico, seguendo quel dettame di ricerca di un'analisi che, uscendo alla memorialistica, comprendesse meglio la relazione tra la Marina e il Paese. Tale sforzo sarebbe ricaduto non solo, ma in buona parte, su Gabriele, anche grazie alla sua formazione accademica che incrociò alcune delle figure di maggior spicco della storiografia e delle questioni marittime italiane.

Nato a Fiorenzuola d'Arda il 27 dicembre 1927, Gabriele si laureò in storia moderna nel 1949, presso l'Università di Roma, dove svolse il suo lavoro di tesi sotto Federico Chabod (1901-1960), come sappiamo uno dei maggiori storici italiani che, tra la fine della guerra e gli anni Cinquanta, fu tra i sostenitori di una maggiore apertura della storiografia nazionale verso la storia contempora-

14 Come Mussolini suggerì al colonnello Angelo Gatti «non era il tempo di storia ma dei miti», Alberto MONTICONE, «Introduzione», in Angelo GATTI, *Caporetto. Diario di Guerra*, Il Mulino, Bologna, 1997², p. XIII.

15 Sui corsi in accademia tra le due guerre e nel dopoguerra Marco GEMIGNANI, «L'insegnamento della storia presso l'accademia navale di Livorno», in *Convegno nazionale di storia militare, Acta del Convegno di Studi tenuto a Roma presso il Centro Alti Studi della Difesa il 28-29 ottobre 1999*, CISM, Roma, 2001, pp. 89-98.

16 Archivio dell'Ufficio storico della Marina Militare, DG, DG-Senza numerazione, A9, Cavagnari al Ministero dell'educazione nazionale, Corso di storia e politica marittima presso la R. Università di Roma, 6 luglio 1939 e più in generale sul navalismo fascista ci permettiamo di rimandare a Fabio DE NINNO, «A new navalism for a Fascist Empire. Navy, Geopolitics, Radicalization and Propaganda, 1934-1940», in Marco Aterrano, Karine Varley (Eds.), *Fascist Decade of War 1935-1945 in International Perspective*, Routledge, London, 2020, pp. 121-133.

nea.¹⁷ Chabod fu anche uno dei primi ad occupare una cattedra di storia contemporanea ed aver portato l'attenzione alle analisi della politica estera liberale.¹⁸ Quest'ultimo filone, come sappiamo, divenne il centro delle attività di ricerca di Gabriele che si focalizzarono sul periodo tra l'età liberale e la Seconda guerra mondiale. Gabriele fu poi assistente volontario di Roberto Sandiford. Quest'ultimo, dopo aver servito in Marina, tra le due guerre aveva diretto la biblioteca del Ministero della Marina, prima di approdare all'Università di Roma come docente di diritto marittimo, ricoprendo la cattedra di storia e politica navale dal 1951 al 1958 presso la Facoltà di Scienze politiche, quella che poi sarebbe diventata di Gabriele, il quale da suo assistente curò l'edizione delle sue *Lezioni di storia e politica navale*.¹⁹ Infine, Sandiford, oltre al diritto, aveva prestato una certa attenzione al rapporto tra mare e questioni internazionali, diventando nel dopoguerra anche membro del Consiglio superiore della marina mercantile (1947-1957).²⁰

Negli anni seguenti, la sua affermazione come figura centrale nella storiografia marittima e navale del Paese fu rapidissima. Dal 1958 conseguì la libera docenza in Storia del Risorgimento e incaricato delle cattedre di storia e politica navale nella facoltà di scienze politiche dell'Università di Roma e in quella di economia marittima dell'Università di Napoli. Divenne membro della Commissione internazionale di storia marittima, dell'Istituto italiano di Navigazione, dell'Istituto italiano per la Storia del Risorgimento e della Società Italiana di Economia, Demografia e Statistica. Assieme alle attività di studioso di storia combinò anche quelle relative al rapporto tra diritto e sicurezza marittima contemporanea (si veda il commento di Sirio Zolea presente in questo volume). In tale ambito, nel 1959, fu selezionato dalla NATO su indicazione del governo italiano per studiare il rapporto tra bandiere di convenienza e la politica marittima dell'alleanza.²¹ Infine, già nella fase iniziale della sua carriera accademica, Gabriele collaborò con alcune delle principali riviste e istituzioni culturali del

17 Margherita ANGELINI, «Transmitting Knowledge: The Professionalization of Italian Historians (1920s-1950s)», *Storia della storiografia*, n. 57, 2010, pp. 157-159.

18 Federico CHABOD, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896*, Laterza, Bari, 1951.

19 Roberto SANDIFORD, *Lezioni di storia e politica navale: appunti raccolti a cura di Mariano Gabriele*, Roma, Edizioni dell'Ateneo, in due edizioni, 1953 e 1956.

20 Per esempio, Roberto SANDIFORD, *Problemi navali del Pacifico*, Roma, Istituto italiano per il Medio Oriente, Roma, 1936; Roberto SANDIFORD, *Il centenario di una grande battaglia navale: Navarino, 20 ottobre 1927*, Ministero della Marina, Roma, 1927.

21 Archivio centrale dello stato (ACS), IRI nera, Affari generali e degli organi deliberanti, AG/8, F.113, Curriculum del Prof. Mariano Gabriele.

paese come l'Archivio Economico per l'Unificazione italiana, l'Istituto dell'Enciclopedia italiana, Nuova Antologia, Rassegna parlamentare, Rivista marittima, Studi cattolici, Rivista italiana di economia, Demografia e statistica e gli Annali di statistica.²² Assieme a questa presenza, anche grazie alla sua collaborazione con l'Archivio Economico per l'Unificazione italiana, la rete di Gabriele si estese a contatti nell'ambito della storia economica e marittima nazionali e internazionali che comprendeva personalità del calibro di Carlo Maria Cipolla, Rosario Romeo e lo storico britannico della Vickers J.D. Scott.²³

Di conseguenza, la formazione e i contatti di Gabriele lo portarono ad affrontare tematiche come la demografia storica, la storia marittima con una specifica attenzione all'evoluzione dei porti dell'Italia centrale nel corso della tarda età moderna e della prima età contemporanea. A queste tematiche si aggiunsero questioni di attualità economica relativa all'utilizzo delle bandiere di comodo, ai problemi di sicurezza marittima nell'ambito dell'Alleanza atlantica e analisi sullo sviluppo della cantieristica nazionale.²⁴ Tale spiccata sensibilità al nesso marina-politica estera-sicurezza-economia può essere trovata in filigrana nel corso di tutta la sua opera di storico navale.²⁵ In effetti, i suoi appunti sugli articoli di storia economica discussi in questo saggio da Della Torre sono oggi conservati in un piccolo fondo presso l'Ufficio storico della Marina, composto in tutto di cinque faldoni in cui è raccolta la documentazione statistica utilizzata da Gabriele nelle sue pubblicazioni. Oltre alle riproduzioni del materiale, numerosi sono i fogli con calcoli e grafici disegnati a mano dallo studioso che riflettono la sua personale competenza sugli aspetti economico-finanziari applicati alla tecnica.²⁶

22 Ibidem.

23 ACS, Iri Nera, b./76, contiene la corrispondenza con questi studiosi.

24 Tra gli altri ricordiamo, Mariano GABRIELE, *Alcune considerazioni sui caratteri demografici della Sicilia in base alle risultanze dei censimenti eseguiti dal 1901 al 1951*, Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica, VIII, 1954, pp. 3-17; *L'industria armatoriale nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione Italiana, 1961, Serie I, vol. XI, fasc. 3; *L'industria delle costruzioni navali nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione Italiana, 1961, Serie I, vol. XI, fasc. 4; *Le bandiere di convenienza e la NATO*, Rivista marittima, aprile 1960, pp. 51-60.

25 Si veda per esempio l'interesse alle questioni economiche della Seconda guerra mondiale sintetizzate in Mariano GABRIELE, *Costi e finanziamento della guerra 1939-1945*, Rivista marittima, luglio 2008, pp. 105-114.

26 Si veda il fondo "Donazione Mariano Gabriele" nella collezione Donazioni dell'USMM, secondo la descrizione dell'inventario "Documentazione (fotocopie o copie di regolamenti,

Se necessario, non lesinava critiche agli scritti memorialistici, che andavano inquadrati nel loro valore relativo.²⁷ Esprimeva così una concezione a tutto tondo della storia navale, critica (intesa come facoltà di scegliere, selezionare, distinguere la natura dell'informazione storica) e con uno scopo educativo. In questo modo, l'Italia trovava con Gabriele un pieno allineamento alla maturità della disciplina che esisteva già in altri paesi, dove la storia navale, intesa come analisi metodologicamente affidabile, doveva lasciarsi alle spalle la "popolarizzazione volgare" (presente ancora nel periodo fascista in Italia) a vantaggio dell'affidabilità scientifica su cui costruire le basi del pensiero strategico e dottrinario navale.²⁸ Al tempo stesso, la focalizzazione di Gabriele su questioni di politica estera, con uno sguardo attento anche ai legami economici, lo pose oltre quello specialismo tecnico focalizzato sulla tecnologia delle navi e le narrazioni operazionali di cui spesso sono investiti gli studi e che a lungo ha costituito un limite degli stessi anche a livello internazionale, ma soprattutto nazionale.²⁹

Nello spazio di questo saggio non è possibile effettuare una sintesi complessiva di tutto il lavoro di Gabriele, data anche l'enorme mole della sua pluridecennale attività. A riguardo, si pensi che oltre ad essere uno storico navale, Gabriele si occupò anche di tematiche relative alla pianificazione operativa dell'Esercito per una guerra contro la Francia nel periodo liberale, frutto della sua attenzione agli studi sulle relazioni politico-militari della Triplice Alleanza³⁰, proseguendo poi con uno studio relativo alla Grande guerra sul fronte ita-

provvedimenti, bilanci, ecc.) e bibliografia raccolte dal professor Mariano Gabriele per ricerche e lavori riguardanti principalmente la marina mercantile e l'aviazione civile tra la fine dell'Ottocento e la prima metà del Novecento".

27 Per esempio, nell'introduzione alle memorie dell'ammiraglio Raffaele De Courten, nel riconoscimento generale della buona qualità del lavoro, Gabriele ricorda che la difesa a tutto campo della politica navale italiana tra le due guerre, fatta da De Courten in quanto ministro era assolutamente criticabile alla luce delle ricerche successive, Mariano GABRIELE, «Introduzione», in USMM, *Le memorie dell'ammiraglio De Courten, 1943-1946*, USMM, Roma, 1996, pp. 65-66, nota 109.

28 In tal senso si vedano le osservazioni relative a John Knox Laughton sulla prima evoluzione della storia navale britannica in senso scientifico, Andrew LAMBERT, *The Foundation of naval history, John Knox Laughton, The Royal Navy and the Historical Profession*, Chatham, London, 1998, p. 219.

29 Richard HARDING, *Modern Naval History, Debates and prospects*, Bloomsbury, London, 2016, p. 6; circa questi limiti della storia navale italiana e l'opposto quadro internazionale ci permettiamo di rimandare a Fabio DE NINNO, «Le marine militari contemporanee, storiografia e recente letteratura», *Ricerche storiche*, 2018, n. 2, maggio-agosto 2018, pp. 77-98

30 Mariano GABRIELE, *La frontiera nord-occidentale dall'Unità alla Grande Guerra. Piani e studi operativi italiani verso la Francia durante la Triplice Alleanza*, Roma, USSME, 2006.

liano, sempre con uno sguardo rivolto ai rapporti militari internazionali, questa volta con gli alleati dell'Intesa.³¹ A lui si deve quindi un profilo continuativo di studi strategico-operativi sull'Esercito e i suoi alleati nel periodo liberale. Giorgio Rochat, non a caso, lo avrebbe inserito tra quegli studiosi accademici (assieme a Piero Del Negro, Lucio Ceva, Virgilio Ilari e in seguito Nicola Labanca) che avrebbero contribuito al rinnovamento della storia militare italiana dagli anni Sessanta.³²

Come abbiamo sottolineato però, il ruolo di Gabriele nella storiografia italiana è dovuto anzitutto alla storia navale. Riguardo questo vale la pena soffermarsi su tre grandi aree tematiche che costituiscono, a mio giudizio, i nodi centrali della sua attività di storico navale: la politica navale del periodo liberale; i profili biografici dei grandi protagonisti della storia navale postunitaria; alcune questioni chiave della Seconda guerra mondiale nel Mediterraneo.

La storia della Regia Marina nel periodo liberale fu il filone principale delle ricerche di Gabriele. Una produzione che cominciò precocemente con il volume del 1958 dedicato alla *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, uscito per l'editore Giuffrè. L'opera ebbe immediatamente successo e gli valse il Premio della cultura della Presidenza del Consiglio e il premio per le scienze storiche dell'Accademia Pontaniana di Napoli.³³ Pubblicò in seguito numerosi altri saggi in rivista e da altri tre fondamentali volumi che completano il quadro, definendo le nostre conoscenze su quella fase della storia della Regia marina: *Le Convenzioni navali della Triplice* (1969); *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello Stato unitario italiano* (1973) e *La politica navale italiana dal 1885 al 1915* (1982), questi ultimi pubblicati assieme a Giuliano Friz per l'Ufficio storico della Marina. Infine, va ricordato anche il saggio *La marina nella guerra italo-turca (1911-1912)*, uscito sempre per l'Ufficio storico nel 1998.

Il primo studio, poi ripreso nel 1999, in un volume sulla prima Marina d'Italia, discute il problema della costruzione della Marina nel periodo tra la nascita del Regno d'Italia e la Terza guerra d'indipendenza (1866), evidenziando il

31 Mariano GABRIELE, *Gli Alleati in Italia durante la Prima guerra mondiale (1917-1918)*, Roma, USSME, 2008.

32 Giorgio ROCHAT, *Piero Pieri e la storia militare all'Università dagli anni Trenta agli anni Sessanta del Novecento*, in Piero Del Negro, *Le Università e le guerre dal Medioevo alla Seconda guerra mondiale*, Clueb, Bologna, 2011, pp. 247-251.

33 Archivio centrale dello stato, IRI nera, Affari generali e degli organi deliberanti, AG/8, F.113, Curriculum del Prof. Mariano Gabriele.

problema dello sviluppo istituzionale causato dalla necessità di amalgamare le differenti marine preunitarie, prodotte da tradizione navali.

Sottolinea Gabriele come questa fase fu quella di una istituzione che si dovette improvvisare strumento di un Paese dai caratteri ancora incerti e per questo fragile internamente ed esternamente. Un problema che si ripercuoteva sulla posizione internazionale del giovane regno, non consentendo una “pausa di riflessione” per attuare una rapida riorganizzazione istituzionale che avrebbe dovuto anche riguardare le forze armate. Tale vulnerabilità rese necessario disporre immediatamente di una grande marina per “correre nel branco” – Gabriele si rifaceva a una immagine del Libro della giungla di Kipling – delle grandi potenze, che erano più forti e consolidate. Le origini della sconfitta di Lissa vanno rintracciate in queste difficoltà. Pur riuscendo a ricostruire lo strumento sotto il profilo tecnologico, la qualità della leadership e della formazione marinara non ebbero il tempo di consolidarsi e amalgamarsi abbastanza prima del confronto con l’Austria.³⁴

Eppure, nonostante questo, sottolinea sempre Gabriele, fu in questa fase che furono costruiti i germogli di un ruolo di proiezione, cominciando dalla rappresentanza degli interessi in Sud America a protezione degli emigrati italiani, in cui è possibile osservare la rapida presa di coscienza dell’importanza dello strumento navale per la politica estera e il consolidamento del ruolo internazionale del Paese.

Tale impostazione sarebbe stata centrale nei successivi sviluppi navali italiani. Una questione sottolineata nel volume dedicato all’utilizzo della flotta come strumento di politica nei primi decenni dello stato unitario. Nel testo Gabriele, superando lo scoglio di Lissa, sottolineava la precoce funzione mediterranea e coloniale dell’istituzione, in linea con quella necessità di “correre” in un contesto di crescente competizione internazionale.³⁵

Il ciclo dell’analisi della politica navale liberale si conclude con lo studio sulle convenzioni navali della Triplice Alleanza³⁶ e soprattutto con il fondamentale volume sulla politica navale italiana dal 1885 al 1915. Quest’ultimo esprime appieno la capacità di proiezione internazionale dei suoi autori, i quali uscendo dalle maglie delle fonti della Marina, allargarono i loro sguardo anche agli archivi francesi e britannici, imprescindibili per lo studio del Mediterraneo

34 Mariano GABRIELE, *La prima marina d’Italia. La prima fase di un potere marittimo (1860-1866)*, USMM, Roma, 1999, p. 179.

35 Ivi, p. 180.

36 Mariano GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, USMM, Roma, 1969.

tardo-ottocentesco dove la Royal Navy e la Marine Nationale definivano l'equilibrio di potenza della regione. Senza la pretesa di esaurire il contenuto del libro nello spazio di poche righe, l'aspetto primario dell'analisi di Gabriele ci pare sia stato sottolineare come di fronte a una politica estera spesso oscillante, la strategia e la politica navale della Marina si basassero invece su una coerente visione strategica, ovvero mettere in sicurezza le coste e le comunicazioni italiane.³⁷

Dopo aver fronteggiato il rischio di un conflitto con la Francia in una condizione di endemica inferiorità, con l'ingresso nella Triplice alleanza (1882) e la firma della prima convenzione navale con Berlino e Vienna (1900), la Marina avviò un processo di rapido potenziamento e modernizzazione. Nell'ambito di tale processo e davanti al crescente rischio di un conflitto tra la Triplice e la Gran Bretagna, l'istituzione reagì intensificando la cooperazione con gli alleati. La firma di una nuova convenzione navale nel 1913 portò a una pianificazione integrata che migliorava notevolmente le possibilità operative italo-austro-tedesche nel Mediterraneo. Tuttavia, conscia che questa soluzione operativa non poteva risolvere il problema strategico di un confronto contro l'Impero britannico, tramite il suo capo di stato maggiore, Paolo Emilio Thaon di Revel, la Marina cominciò a rappresentare al potere politico la necessità di conciliare politica estera e politica navale, esercitando plausibilmente un effetto decisivo nella scelta della neutralità nel 1914.³⁸

A completamento di questa interpretazione, lo studio sulla Guerra di Libia (1998), oltre alla ricostruzione delle operazioni, sottolinea come il conflitto, caratterizzato in ambito navale da una dimensione mediterranea dimostrata dalle operazioni nel Mar Rosso, Libano e nei Dardanelli, mostrò che la flotta "è stata la chiave della guerra, il biglietto da visita del Paese nel omento in cui è entrata nel circolo ristretto delle potenze coloniali". Le valutazioni positive dell'operato della Regia Marina ridisegnarono l'approccio diplomatico delle altre grandi potenze verso l'Italia, consentendo di rafforzare la cooperazione con la Triplice nel 1913, ma anche di rafforzare l'interesse di Francia e Gran Bretagna a un accordo con l'Italia che avrebbe garantito parte del maggior margine di manovra acquisito tra il 1914 e il 1915, un rafforzamento grazie al quale il governo poté scegliere il posizionamento con l'Intesa.³⁹

37 Mariano GABRIELE, Giuliano FRIZ, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, USMM, Roma, 1982, p. 265.

38 Ivi, p. 264.

39 Mariano GABRIELE, *La marina nella Guerra italo-turca, Il potere marittimo strumento militare e politico, 1911-1912*, USMM, Roma, 1998, pp. 209-215.

Sintetizzando il suo pensiero sul periodo 1861-1915, in uno dei suoi ultimi lavori, Gabriele ci ricorda che se la Marina dovette diventare da subito “strumento necessario della politica estera italiana nel mondo, indispensabile braccio e raccordo per ogni impresa coloniale, strumento primario di difesa quando la minaccia veniva dal mare”, a conclusione del suo ciclo, il *sea power* dello stato liberale era riuscito, seppure con costi impreveduti e pesanti sacrifici, “a non eludere il rapporto decisivo tra geografia-economia e questioni militari” che dovrebbe guidare l’armonicità della politica estera, creando i presupposti per la vittoria nel Primo conflitto mondiale.⁴⁰

Un secondo filone storiografico di Gabriele su cui vale la pena soffermarsi è quello delle biografie dei grandi uomini di Marina pubblicate sempre per l’Ufficio storico tra il 1998 e il 2004, dedicate a personaggi della marina liberale: Benedetto Brin, Augusto Riboty, Ferdinando Acton, Guglielmo Acton, Simone Pacoret de Saint Bon, Giovanni Bettolo.⁴¹

Secondo lo stesso Gabriele, l’idea di avviare una collana di biografie nacque intorno al 1996 da uno scambio di vedute tra lo studioso e l’ammiraglio Buracchia, allora capo dell’ufficio storico della Marina Militare. Dopo più di ottant’anni di storiografia orizzontale, ovvero impegnata sulla successione degli eventi, sull’evoluzione e del pensiero della politica navale o in relazione a un conflitto e a uno specifico teatro operativo, sui mezzi e sulla tecnica occorreva centrare l’attenzione sulle persone. Lo scopo, secondo Gabriele, era aprirsi in maniera sistematica a una storiografia di taglio verticale, nella quale gli avvenimenti fossero analizzati attraverso la finestra delle personalità. Per comprendere questo aspetto, occorreva uscire dall’iconografia dei personaggi, spesso legata agli eventi che hanno vissuto e concentrarsi sugli “elementi diversi dall’eroico e dal grande”.⁴² Proprio per questo l’elemento centrale delle biografie realizzate da Gabriele è stato quello di addentrarsi nei “pensieri e sogni, peculiari di ciascuno dei grandi protagonisti, moventi importanti delle loro azioni”. Aspetto centrale dell’analisi delle personalità è quello dell’indole. Secondo Gabriele ciascuno:

«ha una personalità che è solamente sua, e può essere figlia del tempo o precorrerlo, ma certamente ne rappresenta una maniera di essere, una via personale per mettersi in rapporto con gli avvenimenti della storia

40 Mariano GABRIELE, *Il Potere marittimo italiano, 1861-1915*, USMM, Roma, 2017, pp. 34, 87.

41 *Benedetto Brin*, USMM, Roma, 1998; *Augusto Riboty*, USMM, Roma, 1999; *Ferdinando Acton*, USMM, Roma, 2000; *Guglielmo Acton*, USMM, Roma, 2001; *Simone Pacoret de Saint Bon*, USMM, Roma, 2002; *Giovanni Bettolo*, USMM, Roma, 2004.

42 Mariano GABRIELE, «Le biografie dei protagonisti», in *Lo studio della storia navale nell’Italia di oggi*, p. 43.

influire su loro, nei limiti di ciascuno oltre che di venirne condizionati».⁴³

Così, nelle biografie, i protagonisti della politica navale liberale vengono riletti attraverso la storia della loro mentalità. Alcuni esempi, provenienti dai volumi di Gabriele, possono servire a espandere questo concetto. L'Augusto Riboty di Gabriele è analizzato attraverso la sua filosofia morale, che lo portava a guardare all'Italia e alla disciplina militare con un rispetto mistico. Riboty era ligio al dovere dell'obbedienza fino all'estremo, tanto da essere pronto nel corso della crisi di Mentana del 1867 a lanciarsi con la sua piccola flottiglia contro la squadra francese in un'azione suicida, compiendo fino alla fine il suo dovere per mettere fine alla disistima e all'indifferenza del Paese verso la Marina.⁴⁴ Questo a sua volta è un aspetto centrale per comprendere la mentalità di una parte degli uomini politici e dei militari formati durante il Risorgimento. Analogamente, il Benedetto Brin di Gabriele non è solo un brillante tecnico, ma anche il traspositore in termini pratici delle aspirazioni di potenza dell'Italia liberale. Un paese, ci ricorda il nostro, che sul mare mirava a lasciarsi alle spalle Lissa (1866). La costruzione del *Duilio* non è quindi solo una realizzazione tecnica, ma anche la reazione di una generazione della classe dirigente italiana, di cui Brin era parte, per richiamare alla centralità del mare nel destino della penisola e l'espressione dei sacrifici economici necessari per costruire il potere marittimo nazionale.⁴⁵

In sostanza, l'approccio storiografico di Gabriele ha richiamato l'importanza della cultura nella costruzione della leadership militare e di come questa contribuisca alla formazione delle personalità e dei loro processi decisionali. Al tempo stesso, ciò evidenzia l'attenzione alla storicizzazione dei personaggi analizzati, comprendendo l'importanza degli apparati ideologici e il pensiero che guidarono l'azione degli uomini di Marina, analizzandoli però alla luce del loro tempo.

Il terzo e ultimo filone che vorremmo segnalare con questo intervento è quello relativo alla Seconda guerra mondiale. Oltre al citato studio su Malta, originariamente pubblicato nel 1965 e poi riuscito in varie edizioni, l'ultima delle quali nel 1990, dobbiamo ricordare numerosi saggi pubblicati sulla rivista marittima e sul Bollettino d'archivio dell'ufficio storico. Gabriele, assieme al suo allievo Alberto Santoni (1936-2013)⁴⁶, fu tra i primi storici militari italiani a servirsi delle fonti britanniche e francesi, soprattutto in relazione alla ricostruzione del quadro

43 Ivi, pp. 43-44.

44 GABRIELE, *Augusto Riboty*, p. 102

45 GABRIELE, *Benedetto Brin*, pp. 18-19.

46 Il ricordo di Santoni come allievo di Gabriele è in Mariano GABRIELE, «Alberto Santoni», in *Naval History, La Sism ricorda Alberto Santoni (1936-2013)*, Sism, Roma, 2014, pp. 11-19.

strategico nel Mediterraneo tra il 1935 e il 1939.⁴⁷ In questo ambito, Gabriele sposò la tesi di un Mussolini deciso alla guerra perché convinto di una vittoria tedesca e non perché forzato dalle scelte delle potenze occidentali. In particolare l'imposizione blocco navale, fu il prezzo pagato per lo schieramento italiano nell'Asse, questo in opposizione anche a una certa storiografia che mirava a scaricare su Londra le responsabilità dell'ingresso in guerra.⁴⁸

Oltre all'apertura internazionale, l'altro aspetto dell'analisi di Gabriele fu di essere tra le prime a spostare l'attenzione delle questioni tattico-operative a quelle strategiche. Come abbiamo osservato, è a partire dagli anni Settanta che si apre una riflessione complessiva sul ruolo della Marina nella Seconda guerra mondiale. In tal senso l'apporto di Gabriele fu abbastanza precoce e già in un saggio nel 1969 traeva alcuni elementi di sintesi sulla battaglia dei convogli, giudicato l'unico vero successo di una qualche importanza della Marina nel conflitto. In particolare, contrariamente alla relazione dell'Ufficio Storico, Gabriele considerava lo sforzo dell'Asse nel suo complesso anziché solo quello della Regia Marina. Inoltre, metteva in evidenza il carattere di attrito della guerra dei convogli, sottolineando che sebbene le rotte per il Nord Africa non fossero mai chiuse o interrotte, l'intensificarsi dell'azione britannica in alcune fasi ebbe un impatto diretto sulla congiuntura militare in Nord Africa. A monte, sotto il profilo strategico, questo consentì all'Italia di prolungare, senza effettive possibilità di vittoria, la resistenza italo-tedesca in Africa Settentrionale, consentendo alla "traballante macchina bellica italiana di rinviare fino all'estate 1943 la resa dei conti".⁴⁹ Tale giudizio sarebbe stato confermato e approfondito in seguito sottolineando la mancata preparazione in termini infrastrutturali e operazionali

47 Alcuni studi in cui si vede questo approccio sono Mariano GABRIELE, «Mediterraneo 1935-'36», *Rivista marittima*, maggio 1986, pp. 21-36; Mariano GABRIELE, «1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo», *Rivista marittima*, luglio 1984, pp. 17-38; Mariano GABRIELE, «I piani della marina francese contro l'Italia nel 1939», *Bollettino d'archivio dell'Ufficio storico della marina militare*, anno II, n. 3, settembre 1988, pp. 175-206.

48 Si veda l'articolo Mariano GABRIELE, «L'Italia nel Mediterraneo fra tedeschi e alleati (1938-1940)», *Rivista marittima*, dicembre 1984, pp. 35-36; la più importante sostenitrice di questa tesi fu Rosaria QUARTARARO, *Roma tra Londra e Berlino: la politica estera fascista dal 1930 al 1940*, Bonacci, Roma, 1980; sulla natura mitigata del blocco nel caso italiano si veda Robert MALLET, «The Anglo-Italian War Trade Negotiations, Contraband Control and the Failure to Appease Mussolini 1939-40», *Diplomacy & Statecraft* Vol. 8, No. 1 (March 1997), pp. 164-167, che mostra la natura anticipatoria delle tesi di Gabriele anche rispetto a studi successivi.

49 Mariano GABRIELE, «La guerra dei convogli tra l'Italia e l'Africa del Nord», *Cultura e scuola*, n. 29, gennaio-marzo 1969, pp. 75-91.