

La Divisione Navale in America del Sud



E ancora, nel 1878 il *Governolo* (Comandante Giustino Gonzales) eseguì una crociera lungo le coste del Brasile, rilevando e comunicando al nostro Governo le misere condizioni in cui versava la maggior parte dei nostri emigrati, a causa delle angherie delle Autorità brasiliane. Gli anni successivi, dal 1878 al 1882, fu caratterizzato sul Plata da una relativa maggior stabilità della situazione politica, che non mancò però dall'esser rotta nel 1880 da nuovi disordini in Argentina ed in Uruguay.

Nel febbraio 1894 la Divisione Navale in America Meridionale fu sciolta e al suo posto fu costituita la Divisione Navale Oceanica, per proteggere gli interessi del Regno d'Italia in America, durante la difficile situazione politica nell'isola di Cuba e nel corso delle ostilità fra la Spagna e gli Stati Uniti.

La Divisione del Pacifico

Frattanto, nel 1879, era scoppiata un'aspra guerra tra il Cile e la Bolivia, alla quale si era alleato il Perù, con disagi e danni tali per i nostri emigrati da indurre il nostro Governo a fare sostare sulle coste cilene e peruviane:

- dall'ottobre 1879 al giugno '81: la fregata *Garibaldi*, che stava facendo il giro del mondo al comando del C.F. Costantino Morin;
- dal novembre 1880 al dicembre '81: l'incrociatore *Colombo*, anch'esso in circumnavigazione al comando del C.V. Federico Labrano;
- dal maggio 1880: la corvetta *Archimede*, trasferita dal Plata al Cile.

Ebbe così vita per quasi due anni anche la Divisione del Pacifico, al comando del più anziano dei Comandanti, il cui compito fu pure assai arduo ed altrettanto bene assolto, a sostegno degli Italiani e dei sudditi di altre Nazioni che, in quel periodo, non avevano navi sul posto.

Storia Postale

La Divisione Navale a Montevideo ha lasciato diverse tracce postali della sua attività e non potrebbe essere altrimenti, data la lunga permanenza in quei luoghi di Ufficiali e marinai. Le prime lettere si riscontrano fra il 1867 e il 1868 (una dozzina di documenti noti), inviati dal Ministero della Marina - in quel tempo con sede a Firenze capitale del Regno - o dalle sedi distaccate di Genova e Napoli ai comandanti che si alternavano al comando della Divisione. Probabilmente il testo delle corrispondenze riguardava documenti, istruzioni o atti amministrativi relativi alla permanenza delle unità o del personale in servizio.

In assenza di convenzioni postali con l'Uruguay, la tariffa per lettere primo porto di un peso di gr. 7 1/2 era di 1 lira per il trasporto affidato a navi francesi o inglesi, valida sino al 1877. Quasi sempre, troviamo il bollo "P.P." (porto parziale) apposto dall'ufficio primario o di confine. Restava a carico del

destinatario la tassa interna uruguayana di 10 centimos. Nella corrispondenza censita, troviamo affrancature multiple di questa tariffa che a volte superano le venti lire a causa dei pesanti plichi spediti dal Ministero al Comando della Divisione.

Con la costituzione della Compagnia di Navigazione Lavarello, che iniziò la sua attività di trasporto postale nel 1869 verso i mari Sud Americani, anche il Ministero si affidò ai loro trasporti per la posta in partenza dall'Italia e da Montevideo, oltre che alle proprie navi militari in crociera. Dagli anni '80, invece, fu istituito presso il Ministero della Marina a Roma un "Ufficio corrispondenza Regie Navi all'Estero" avente compiti di concentrazione postale e smistamento, tanto per la corrispondenza in partenza quanto per quella in arrivo. La continua presenza navale italiana nelle acque dell'America, Africa o Estremo Oriente, imponeva l'organizzazione di un servizio che rappresentò la premessa alla convenzione postale del 1892 tra il Ministero della Marina e le Regie Poste, consentendo un recapito più sicuro poiché l'Ufficio conosceva in anticipo date e località dei movimenti delle navi stesse, evitando perciò ogni disagio. Sulla corrispondenza in transito, l'Ufficio imprimeva un bollo in cartella "MINISTERO MARINA/CORRISPONDENZE REGIE /NAVI ALL'ESTERO". Nel corso degli anni il tipo di bollo cambiò e da "riquadro in cartella" divenne "circolare a data". L'uso di queste impronte è molto raro e se ne conosce l'uso dal 1880 al 1907. A seguito della convenzione tra i due Ministeri, anche le navi furono dotate di timbri nominativi e scorte di francobolli. Ricordiamo che, sempre secondo il regolamento, i bolli del Ministero della Marina quanto quelli delle navi da guerra furono considerati come bolli postali. La convenzione riferiva inoltre che "...il bollo del Ministero della Marina avrà la leggenda "Roma/Ministero Marina" e quelli della navi avranno l'indicazione delle navi stesse, come ad esempio: *Piroscafo Sesia - Cannoniera Curtatone - Corvetta Caracciolo - Regia Nave Conte di Cavour ecc...*". La prima fornitura di tali impronte avvenne con



Lettera da Albissola dell' 8 agosto 1868 indirizzata ad un Guardia Marina imbarcato sulla pirocorvetta ad elica Etna in servizio di nave ammiraglia nella Divisione Navale in America Meridionale, in quel tempo in rada a Montevideo. Affrancata con tre esemplari del 30c. più un 10c., annullati dal numerale a punti "274" di Albissola, a formare la tariffa di 1 lira. Bollo dell'ufficio di scambio di Lanslebourg del 10 agosto e di transito di Londra dell'11. Sono rare le lettere scritte da famigliari agli uomini imbarcati rispetto a quelle inviate dal Ministero della Marina.



Lettera da Firenze del 28 settembre 1868 per Montevideo, affrancata con due esemplari del 2 lire più 40c. e 60c. a formare la tariffa di cinque porti. Bollo del mittente "Ministero di Marina" in cartella azzurro verdastro, di scambio di Lanslebourg d.c. rosso del 1° ottobre e di transito a Londra del 2 ottobre, prima di essere imbarcata con i piroscafi postali inglesi per il Sud America. La tariffa di 1 lira ogni 7 1/2 gr. richiesta fino al 1877 per il trasporto via Francia o Gran Bretagna è valida soltanto fino allo sbarco, come evidenziato dal bollo "P.P." (porto parziale).



Frontespizio di busta da Genova per Montevideo dell'agosto 1868, affrancato per 7 lire. In alto a sinistra, però, l'indicazione manoscritta "Gr. 195/ Porti 27" fa supporre che altre 20 lire in francobolli furono applicati, probabilmente al verso o a lato del frontespizio, che ora appare ritagliato. Al centro si nota l'ovale azzurro del mittente "R. Poste/ Il Presidente del Consiglio Principale di Amministrazione/ della 1° Divisione Corpo Reali Equipaggi/ in Genova".



Lettera da Napoli del 5 novembre 1868 per Montevideo, affrancata con coppia e blocco di 7 del 2 lire più 40c. e 60c., a formare la tariffa di 19 lire (19 porti segnati sotto il terzo esemplare del blocco), per una lettera di peso superiore a 142 gr. Bollo amministrativo del mittente in ovale azzurro "R. Poste / Il Presidente del Consiglio Principale di Amministrazione / della 2° Divisione Corpo Reali Equipaggi / in Napoli". Timbri di scambio di Lanslebourg dell'8 novembre e di transito a Londra del giorno dopo.

molta probabilità nel marzo/aprile del 1893 alle navi in partenza per l'estero. La Divisione Navale in America fu la prima a utilizzare questi bolli ma non tutte le unità, all'inizio, ne furono dotate. Alcune di esse, per annullare i francobolli, utilizzarono il timbro di tipo amministrativo, già in uso per la corrispondenza d'ufficio su documenti tra le unità in servizio e i vari comandi.

Il primo a riscontrare "Un annullo poco noto" fu Virgilio Lunardon, con un breve articolo pubblicato sul Corriere Filatelico n. 8 del 31 agosto 1932, quaranta anni dopo il primo utilizzo del guller "Divisione Navale Italiana in America". In quel tempo Lunardon censiva un paio di buste, entrambe affrancate con coppia del 10c. di Umberto I, timbrate con questo bollo in data 8 novembre e 7

dicembre 1893. Passati oltre settanta anni da questa prima segnalazione, solo altre due lettere sono state riscontrate: una in data 21 novembre con la stessa affrancatura e un'altra del 17 dicembre con un esemplare del 20c. di Umberto. Il timbro era in dotazione alla nave ammiraglia *Etna*, presente in quei luoghi dal mese di ottobre al dicembre del 1893. Si tratta quindi di un timbro molto raro e il suo utilizzo fu di brevissima durata perché le navi rientrarono in Patria agli inizi del 1894.

Oltre ai timbri, come abbiamo accennato, agli Ufficiali Postali furono distribuiti anche alcuni fogli di francobolli del Regno per permettere al personale imbarcato di affrancare le lettere in partenza. La tariffa era di 20c. per le lettere spedite in Italia, 25c. per le raccomandate, 10c. per le cartoline.

Bibliografia

- "Storia delle Campagne Oceaniche della Regia Marina" Vol. I e II, U.S. della Marina Militare, 1992.
- "L'Armata Navale Italiana, 1860-1920", Editalia, 1991.
- "Almanacco storico delle navi Militari Italiane", U.S.M.M., 1996.
- "La Marina Militare Italiana nella vita nazionale", di Franco Micali Baratelli, Mursia Ed., 1983.



Una delle quattro lettere note da Rio de Janeiro dell'8 novembre 1893 per Roma, affrancata con coppia del 10c. di Umberto I, annullata col timbro azzurro della "DIVISIONE NAVALE ITALIANA IN AMERICA". Al verso lo stesso bollo ripetuto e di arrivo in Roma del 29 novembre. Fu utilizzato a bordo dell'ariete-torpediniere *Etna* che in quel periodo aveva la funzione di nave Ammiraglia della Divisione, sotto il comando dell'Ammiraglio Giovan Battista Magnaghi. L'*Etna*, costruita a Castellammare di Stabia nel 1883, fu demolita dopo una lunga carriera nel 1921.



Lettera da Buenos Ayres del 1° novembre 1892 per Milano, affrancata con coppia del 10c. di Umberto I, annullata col bollo di tipo amministrativo della cannoniera Sebastiano Veniero, in blu. Al verso bollo di arrivo a Milano del 23 novembre 1892. È l'unica lettera nota, in periodo umbertino, recante questo tipo di impronta utilizzata come annullatore. La cannoniera Sebastiano Veniero era stata costruita dai Cantieri Orlando su progetto del Brin e varata nel 1884. Lo scafo era in acciaio ma ancora dotata di velatura.