



Hornblower marinaio e agente segreto

di Luigi Bruti Liberati

Lo scrittore britannico Cecil S. Forester (1899-1966), prolifico autore di volumi dedicati alla guerra sul mare, è noto in Italia soprattutto per la saga del capitano Hornblower, un protagonista romanzesco della lotta senza quartiere condotta dalla *Royal Navy* contro la Francia rivoluzionaria e napoleonica.¹ Sulla carriera di questo ufficiale, da guardiamarina nel 1794 a contrammiraglio nel 1821, Forester scrisse, a partire dal 1937, 10 romanzi e 5 racconti. Un affresco storico affascinante che, con toni duramente realistici, mostra al lettore come vivevano e combattevano gli uomini, ufficiali e marinai semplici, che resero grande la marina britannica.

Forester, come è ovvio, aveva inserito le avventure del suo eroe nel quadro globale delle “guerre francesi”, facendolo agire in un vasto scenario che andava dalla Manica alle Indie Occidentali, dal Mediterraneo al Baltico. E naturalmente Hornblower, a fianco di reali protagonisti del lungo conflitto, aveva dato il suo contributo a importanti successi navali. Con però un’eccezione non di poco conto.

¹ Sulla vita e la carriera navale di Hornblower esiste una “biografia” molto dettagliata di Northcote Parkinson (cf. Northcote Parkinson 1970). Per un inquadramento storico della guerra navale contro la Francia si veda anche Pope 1998.



Fu verso la fine della sua vita che lo scrittore finalmente si decise ad affrontare il periodo storico immediatamente precedente alla battaglia di Trafalgar, pensando di fare in qualche modo incrociare le vie del "suo" Horatio Hornblower con quelle del grande Horatio Nelson. Nel 1962 uscì dunque il romanzo *Hornblower and the Hotspur* che si chiudeva nella primavera del 1805, dunque ad alcuni mesi da Trafalgar, che è dell'ottobre. Peraltro pochi anni dopo, nel 1966, Forester si mise a lavorare a un romanzo dal titolo *Hornblower and the Crisis* che avrebbe finalmente colmato il buco rimasto. *Hornblower and the Crisis* era l'immediato seguito di *Hornblower and the Hotspur*, ma lo scrittore non riuscì a terminarlo e arrivò a poco più di cento pagine. Il libro fu comunque pubblicato in Gran Bretagna nel 1967 sotto il titolo appunto di *Hornblower and the Crisis* e conteneva le note lasciate da Forester attraverso le quali si arrivava finalmente al ruolo cruciale giocato dal suo eroe nella campagna di Trafalgar. Questa edizione inglese è stata ristampata infinite volte, ma in Italia è sempre rimasta sconosciuta.

Nelle pagine che seguono si intende dunque presentare per la prima volta al lettore italiano, sulla base dell'inedito di Forester, una versione storica alternativa nella quale si mostra come *l'intelligence* svolse un ruolo decisivo nella grande vittoria navale di Lord Nelson.²

In una limpida mattina dell'agosto 1805 il capitano della *Royal Navy*, Horatio Hornblower era in rotta per Plymouth a bordo di un veliero del tutto incongruo, la nave cisterna *Princess*. Dopo un lungo e brillante servizio nella flotta della Manica, che aveva il compito di bloccare le navi francesi nei loro porti e di impedire il traffico commerciale, il giovane ufficiale rientrava finalmente in patria. E lo faceva con le migliori prospettive. L'ammiraglio Sir William Cornwallis,³ che aveva sino ad allora comandato la flotta della Manica, lo aveva promosso capitano di vascello e ora Hornblower doveva presentarsi a Londra, all'Ammiragliato, per avere la conferma della nomina e ricevere un nuovo comando. A bordo della *Princess* vi era anche un ufficiale meno fortunato. James Meadows, il rimpiazzo di Hornblower come capitano dello "sloop" *Hotspur*, l'aveva mandato a fondo dopo soli pochi giorni ed era ora rimandato a Londra con la carriera stroncata. Il povero Meadows era salito sulla *Princess* accompagnato dagli ufficiali dell'*Hotspur*, una trentina in tutto. La casuale presenza a bordo di questi trenta uomini avrebbe cambiato il corso della storia.

Ad un tratto, mentre i due capitani della *Royal Navy* erano impegnati in una conversazione di poco conto, si udì un grido: "Nave in vista! Quattro gradi al mascone

² Questo articolo riproduce, con alcune modifiche, parte del primo capitolo del libro di Luigi Bruti Liberati, *Storia dell'Impero Britannico, 1794-1947*, di prossima pubblicazione presso l'editore Bompiani.

³ Sir William Cornwallis (1744-1819), brillante ufficiale molto amato dai suoi marinai, iniziò la sua carriera nella *Royal Navy* a soli 11 anni e fu attivo in tutte le campagne navali britanniche dalla Guerra dei Sette Anni sino al 1815. Fu anche membro del Parlamento tra il 1768 e il 1807.



a destra!". Per i marinai del piccolo e inerme veliero quel grido poteva significare molte cose, tutte rovinose. Distruzione e morte, oppure cattura e prigionia in una galera francese. In poche parole, il disastro. Difatti, un legno che navigava spavalamente nelle acque della Manica non poteva che essere una nave da guerra. Tra qualche istante la vedetta avrebbe annunciato se era un amico o un nemico. E un nemico si rivelò di essere, un brigantino corsaro francese veloce, ben armato d'artiglieria e in caccia di prede. Nel giro di poche ore la *Princess*, disarmata, goffa e lenta, sarebbe caduta nelle sue mani. Fu in quel momento che la mente matematica di Hornblower gli ispirò un colpo di genio. Una nave cisterna di consueto aveva un equipaggio di cinque uomini. Questa volta ve ne erano a bordo trenta, tutti duri uomini di mare della *Royal Navy* abituati al combattimento e pronti a battersi per la propria salvezza e la propria libertà. Quel che più conta, i francesi non potevano prevederlo e subito Hornblower mandò sottocoperta i suoi uomini per non farli scoprire. Un piano cominciò gradualmente a formarsi nella mente del capitano. Se non era possibile, con soli trenta uomini, affrontare a viso aperto il corsaro francese che ne portava più del triplo, forse un contrattacco di sorpresa avrebbe avuto qualche speranza di successo.

Era ormai notte fonda e la *Princess* giaceva in panna. Dopo una lunga caccia il brigantino le aveva intimato l'alt e ora stava inviando una lancia carica di uomini armati per prendere possesso della preda. Un'operazione semplice e priva di rischi che si rivelò invece letale per i marinai francesi. Appena a bordo, questi furono sopraffatti e silenziosamente eliminati nel giro di pochi istanti. Ora gli inglesi avevano un numero sufficiente di armi, una seconda barca a disposizione e soprattutto potevano contare sulla sorpresa assoluta quando avrebbero abbordato il brigantino. La preda era divenuta cacciatore. Un cacciatore particolarmente determinato e privo di scrupoli.

Quando gli inglesi abbordarono la nave nemica, lo fecero con urla belluine e in una feroce confusione. Dovevano sin dal primo momento spargere il terrore tra l'equipaggio francese che, pur preso di sorpresa, era sempre molto superiore di numero. E vi riuscirono. Massacrata la guardia sul ponte, i nemici superstiti furono cacciati sottocoperta e lì rinchiusi. Gli inglesi erano ora padroni della nave, o così credevano. Hornblower e i suoi si aggiravano sul ponte coperto da cadaveri cercando di organizzare la definitiva conquista del veliero, una preda ricca e ambita. Tra i morti il capitano riconobbe lo sfortunato Meadows che, in uno scontro con il comandante francese, era rimasto trafitto da un colpo di stocco. L'inglese, negli spasimi della morte, aveva però colpito alla cieca il suo avversario. Risultato? Il classico "colpo delle due vedove", come lo chiamavano i maestri di scherma.

I piani del capitano inglese furono però sconvolti da un fatto inaspettato. I francesi sottocoperta, che erano comunque una cinquantina, invece di rassegnarsi alla loro sorte, avevano invece evidentemente trovato una guida energica e attiva. Non volevano rassegnarsi alla sconfitta e cercavano ora di guadagnare la coperta e vendicare i loro compagni. Una situazione molto pericolosa per il piccolo gruppo di marinai inglesi. Ancora una volta la mente matematica di Hornblower analizzò



freddamente la situazione. Era impossibile impadronirsi della nave contro la resistenza di un nemico forte e ben organizzato. A malincuore cominciarono dunque i preparativi per una rapida ritirata sulle barche, ma al momento del via si affacciò alla mente di Hornblower la scena sanguinosa di poco prima. Il capitano nemico era subito uscito dalla sua cabina per scontrarsi con gli attaccanti e incontrare improvvisamente la morte. Questo voleva dire una cosa importante. Il francese non aveva avuto il tempo di buttare a mare, come da prassi della marina da guerra in caso di cattura, il plico dei dispacci sigillato e zavorrato per la bisogna. Potevano esserci delle carte di estrema importanza e per questo motivo Hornblower frugò nella cabina del capitano, dove trovò ciò che cercava. Restava ora da fuggire in gran fretta, cosa che gli inglesi fecero dopo aver danneggiato le vele e le manovre della nave francese allo scopo di evitare un inseguimento.

Quando la *Princess* entrò finalmente a Plymouth, Hornblower aveva ben chiaro il suo dovere. Bisognava recarsi immediatamente dall'ammiraglio comandante il porto e consegnare la preziosa preda. L'ammiraglio si rivelò essere niente altri che Sir Harry Foster,⁴ il vecchio *Dreadnought* Foster che egli aveva incontrato quando era un giovane guardiamarina. Foster era famoso per le sue decisioni rapide e anche questa volta non si smentì. Non perse tempo in chiacchiere e convenevoli. Invece ordinò una carrozza che doveva portare immediatamente a Londra, all'Ammiragliato, il capitano con il "suo" plico. Fu così che Hornblower ottenne una lettera di presentazione per una figura leggendaria. Il signor William Marsden,⁵ Primo Segretario dei Lord dell'Ammiragliato, era colui che di fatto dirigeva la guerra navale contro la Francia, l'uomo che svolgeva tutto il lavoro esecutivo della più grande marina che il mondo avesse mai visto. Incontrarlo a quattr'occhi era il sogno, irrealizzato e irrealizzabile, di ogni giovane capitano in cerca di gloria e di promozioni.

All'Ammiragliato Hornblower fu finalmente introdotto alla presenza di Marsden, un gentiluomo di mezza età alto e incredibilmente elegante. Questo era l'uomo che poteva essere descritto come colui che guidava la guerra a morte contro l'Impero Francese e Bonaparte. In una bella stanza che si affacciava sulla piazza d'armi delle Guardie a Cavallo, Hornblower poté finalmente consegnare il suo plico in mani sicure e fu immediatamente ricompensato per la sua intraprendenza. Marsden, difatti, lo

⁴ Personaggio creato da Forester.

⁵ La carriera di William Marsden (1754-1836) rappresenta un classico esempio dell'elasticità adoperata dal governo britannico nell'utilizzare al proprio servizio anche personaggi atipici. Nato in Irlanda, Marsden aveva studiato al *Trinity College* di Dublino ed era poi entrato al servizio della *East India Company* che lo inviò a Sumatra, dove rimase dal 1771 al 1779 e compì studi approfonditi sulla lingua e la cultura malese. Rientrato in patria, entrò a Oxford dove ottenne il titolo di 'Doctor of Civil Law' nel 1780. Nel 1783, grazie anche alla pubblicazione della sua *History of Sumatra*, divenne membro della *Royal Society*. La sua fama di orientalista e linguista gli ottenne vasti appoggi negli ambienti politici londinesi, tanto che nel 1795 fu nominato Secondo Segretario dell'Ammiragliato per diventare Primo Segretario nel 1800, carica che mantenne sino al suo pensionamento nel 1807. Un fine studioso, dunque, che fu capace di assolvere in modo brillante a un arduo lavoro politico e amministrativo.



coinvolse nell'esame dei documenti catturati, tra cui spiccava una lettera sigillata che apparve subito di estrema importanza. Il mittente era l'Imperatore Napoleone, che aveva assunto questo titolo solo da poco più di un anno. Si trattava del primo documento di questo genere a cadere in mani inglesi e la sua apertura fu affidata alle mani esperte di un anziano commesso. Il fato di Hornblower era ora in bilico. Marsden stava evidentemente preparandosi a congedarlo ed egli sarebbe tornato alla vita normale di un ufficiale in cerca d'impiego. Più tardi il capitano poté ripensare a questo momento come quello in cui il suo destino, per un semplice divario di pochi minuti, avrebbe potuto assumere una direzione invece di un'altra.

Fu allora che la porta in fondo alla stanza si aprì all'improvviso e un altro elegante gentiluomo entrò a passo di carica con in mano un foglio di carta. Sir John Barrow,⁶ il vice di Marsden, portava una notizia di estrema gravità. "Villeneuve è a El Ferrol", annunciò il nuovo venuto. "Calder si è battuto con lui al largo di Finisterre, ma non è riuscito ad agganciarlo". Letto il dispaccio, Marsden disse che doveva portarlo al Primo Lord dell'Ammiragliato e prima di uscire presentò Hornblower al suo vice.

Cosa c'era di così grave nella presenza dell'ammiraglio Pierre-Charles Villeneuve⁷ a El Ferrol? Il fatto è che la Gran Bretagna in quel momento si trovava ad affrontare la crisi suprema nella guerra navale contro i francesi. Tutto risaliva al trattato tra Francia e Spagna firmato a Parigi il 4 gennaio 1805. Il trattato definiva le forze che dovevano essere impegnate per l'invasione delle Isole Britanniche. Le armate di Napoleone comprendevano 30.000 uomini a Texel, 120.000 stazionati tra Ostenda e Le Havre, 25.000 a Brest, 4.000 a Rochefort e infine 9.000 uomini a Tolone. Un totale di 188.000 soldati per i quali l'Imperatore aveva già raccolto il naviglio necessario per trasportarli al di là della Manica. Dalla Spagna dovevano venire altri 24.000 uomini, che avrebbero portato la forza d'invasione al ragguardevole numero di 212.000. Per coprire la navigazione della flottiglia attraverso la Manica, Francia e Spagna avevano messo in campo una forza combinata di settanta navi di linea, distribuite tra Brest, Rochefort, Tolone, El Ferrol, Cartagena e Cadice. Dal canto suo la *Royal Navy* poteva contare su ottanta navi di linea, ma di necessità sparpagliate tra le Indie Orientali e le Occidentali, tra Terranova e il Baltico. Se la Flotta della Manica fosse stata allontanata con l'inganno dal suo posto di guardia, se la Flotta del Mare del Nord fosse stata battuta al largo delle coste olandesi e i nemici avessero ottenuto il controllo della Manica anche per una

⁶ John Barrow (1764-1848), studioso della lingua e cultura cinese, fu nominato Secondo Segretario dell'Ammiragliato nel 1804 e mantenne questa carica sino al 1844. Nel 1835 gli fu conferito il titolo di Baronetto.

⁷ Pierre-Charles Villeneuve (1763-1806) era entrato nella marina francese nel 1778. Nonostante le sue origini aristocratiche simpatizzò per la Rivoluzione e poté proseguire la sua carriera. Nel 1798 prese parte alla Battaglia del Nilo e la sua fu una delle due sole navi francesi a scampare alla distruzione. Nominato Vice Ammiraglio, nel 1804 gli fu ordinato da Napoleone di condurre le operazioni navali che portarono al disastro di Trafalgar. Fatto prigioniero durante la battaglia, fu liberato alla fine del 1805 e l'anno successivo fu trovato ucciso a colpi di pugnale. Si trattò probabilmente di un omicidio politico voluto da Napoleone.



settimana, addirittura per sole quarantotto ore, l'Inghilterra avrebbe potuto essere invasa e conquistata. Un vero e proprio incubo che turbava i sonni dei politici e dei bottegai di Londra, senza distinzione di ceto e di ruoli.

La notizia portata da Barrow era di vitale e disperata importanza. L'ammiraglio Villeneuve aveva sotto il suo comando trentatré navi di linea, francesi e spagnole. Navi che avrebbero potuto coprire il passaggio della Manica da parte della forza d'invasione e che la *Royal Navy* doveva assolutamente eliminare. Nelson le aveva inseguite sino alle Indie Occidentali, ma da tre settimane si era persa ogni traccia di Villeneuve. Pertanto l'Ammiragliato aveva messo sir Robert Calder⁸ di stazione al largo di Finisterre con il compito di intercettarlo e distruggerlo se avesse tentato di rientrare nelle acque europee. Ora sembrava chiaro che Calder aveva fallito nella sua missione.

I dettagli furono forniti dallo stesso Barrow. Calder era stato in azione per due giorni, il 22 e il 23 luglio. Il risultato? Solo due navi spagnole catturate. In pratica un nulla di fatto in luogo della vittoria decisiva che tutti aspettavano. E ora giungeva la notizia che Villeneuve si era rifugiato con la sua flotta nel porto spagnolo di El Ferrol. Su questa località Hornblower poteva offrire al suo interlocutore informazioni preziose, dato che vi aveva trascorso in prigionia parecchi mesi nel 1797. A suo parere si trattava di un porto che la *Royal Navy* avrebbe trovato alquanto difficile da tenere sotto blocco. Prima di tutto la distanza da Plymouth, la base operativa per le operazioni di blocco guidate dall'Ammiragliato. Difatti Brest, il grande porto militare di Napoleone sulla Manica, distava solo cinquanta leghe, mentre la distanza tra Plymouth e El Ferrol era quattro volte tanta. Non solo. Il fatto ancor più grave era che una flotta che bloccava El Ferrol non aveva alcun rifugio amico a sottovento. Il che voleva dire che le tempeste invernali l'avrebbero inevitabilmente spinta nel *cul-de-sac* della Baia di Biscaglia, con le sue coste infide e spazzate dal vento. In breve, una grossa flotta nemica aveva buone possibilità di uscire in mare intatta da El Ferrol sfuggendo alla vigilanza inglese.

A Barrow queste notizie apparvero scoraggianti. "Eccoci di nuovo tornati al punto in cui ci troviamo sin dal 1795. Aspettare che il nemico esca in mare e combatta. E questa volta, capitano, siamo in una situazione peggiore del solito". Barrow proseguì commentando le implicazioni politiche della battaglia al largo di Finisterre. Il pubblico inglese si sarebbe scatenato alla notizia del fallimento di Calder. Ormai da anni era abituato a vittorie strepitose da parte della marina e ora che Napoleone sembrava pronto ad attraversare la Manica, non si sarebbe certo accontentato di una semplice scaramuccia senza risultati decisivi. La carriera e la vita stessa dell'ammiraglio Calder

⁸ Robert Calder (1745-1818) fu rinvio in patria da Nelson all'inizio di ottobre per essere sottoposto a corte marziale. Mancò così di partecipare allo scontro di Trafalgar. Il giudizio della corte, tenutasi il 23 dicembre 1805, fu ambiguo. Assolto dall'accusa di codardia, Calder ricevette un severo rimprovero per la sua scarsa iniziativa e la sua carriera fu gravemente danneggiata. Non ebbe mai più un comando in mare. Peraltro, alcuni anni dopo fu parzialmente riabilitato.



potevano essere a rischio e il governo in carica poteva a breve essere travolto da una crisi rovinosa. Lo stesso Barrow rischiava di ritrovarsi in cerca d'impiego di lì a poco. Fu in questo momento che l'anziano commesso rientrò nella stanza con in mano il dispaccio dell'Imperatore che aveva appena finito di aprire e studiare.

La lettera firmata da Napoleone rappresentava un documento in sé di scarso rilievo. In essa l'Imperatore inviava istruzioni al generale comandante delle forze francesi alla Martinica. Lo esortava a resistere ad oltranza, ma non faceva alcuna promessa di aiuti. All'astuto Barrow non sfuggì però un particolare. Ecco lì nelle sue mani un esemplare della nuova firma del despota francese. Sino ad allora si era firmato semplicemente "Bonaparte", ora era divenuto "Napoleone". Un particolare colto subito anche da Marsden quando, tornato alla sua scrivania, ebbe in mano il foglio: "Così adesso possiamo imitare una lettera di Sua Imperiale e Reale Maestà l'Imperatore Napoleone".

Nella stanza la tensione iniziava a salire. Nella mente di Hornblower cominciarono a formarsi delle idee folli, ma non certo più folli del mondo disperato in cui si trovava a vivere. E qualcosa evidentemente traspariva dal suo volto. I due importanti funzionari dell'Ammiragliato si lanciavano sguardi perplessi e cercavano di indovinare cosa passasse per la mente di quel giovane capitano in cerca d'impiego. Voleva una ricompensa per i servizi resi? Alla fine Hornblower si decise: "Forse con questo dispaccio come modello", cominciò, ma subito si interruppe. I suoi stravaganti pensieri sarebbero apparsi ancora più privi di senso se espressi a parole. Marsden e Barrow erano però già agganciati, e il capitano fu costretto a esplicitare il suo suggerimento. Un ordine falso di Bonaparte a Villeneuve che gli ingiungesse di lasciare El Ferrol a tutti i costi. Villeneuve costretto a salpare senza indugio. Ciò avrebbe prodotto l'evento a cui tutta l'Inghilterra anelava: uno scontro decisivo tra la *Royal Navy* e la flotta franco-spagnola.

Ma come arrivare a questo risultato? Marsden era ancora dubbioso. Probabilmente riceveva ogni giorno fantasiosi piani ideati da mitomani che suggerivano come distruggere la marina francese. Ma Hornblower era ormai lanciato. Bonaparte, continuò, certamente inviava quasi ogni giorno un fiume di ordini ai suoi comandanti sul campo, compresi gli ammiragli. Tutti questi ordini viaggiavano per corriere, dato che i francesi non si sarebbero mai fidati del servizio postale spagnolo. Un ufficiale, probabilmente un aiutante di campo dell'Imperatore, avrebbe cavalcato con gli ordini attraverso la Spagna, dalla frontiera francese sino a El Ferrol. Ed ecco il colpo finale. Un piccolo gruppo doveva essere sbarcato sulla costa spagnola della Biscaglia. Dopo essersi mascherati da ufficiali francesi o spagnoli, si sarebbero mossi lentamente lungo la strada maestra verso la frontiera con la Francia. Dalla direzione opposta si sarebbero avvicinati i corrieri francesi latori di ordini per Villeneuve. Bastava catturarne uno, oppure con un colpo di fortuna sostituire l'ordine falsificato a quello vero, e il gioco era fatto. Se questo non era possibile, bisognava uccidere un corriere, prenderne il posto e consegnare a Villeneuve l'ordine falso di uscita dal porto. Ecco



delineato l'intero piano, certo fantastico ma tuttavia almeno vagamente possibile. Con un colpo solo si sarebbe ottenuta quella vittoria sul mare di cui l'Inghilterra aveva tanto bisogno. E sarebbero stati sconvolti i piani di Napoleone di dominare l'intera Europa.

Hornblower non era uso a queste uscite stravaganti e d'improvviso si rese conto che forse Marsden lo annoverava tra i tanti pazzi che ogni giorno lo assillavano con i loro piani assurdi. Fece dunque per prendere congedo, ma d'un tratto si accorse che i due alti funzionari lo avevano preso sul serio e stavano discutendo piani operativi. Parlavano di Miranda, un rivoluzionario sudamericano esule a Londra, e di un certo Claudius, che era ospite della prigione di Newgate in attesa di salire sul patibolo. I tre alla fine si separarono, con l'intesa che si sarebbero a breve incontrati di nuovo. Cosa che avvenne. La mattina dopo Hornblower, appena alzato e ancora in camicia da notte, ricevette la visita di un messaggero dell'Ammiragliato che era latore di un invito di Marsden per le undici dello stesso giorno. Questa volta il giovane capitano non fece anticamera e fu fatto entrare nell'ufficio del Primo Segretario solo tre minuti dopo l'ora fissata.

Il gruppo che lo attendeva comprendeva, oltre a Marsden, Barrow e l'anziano commesso. Dopo poco fu però introdotto un quarto personaggio. Il nuovo arrivato portava un abito talare di colore nero, ma la dignità della veste era in contrasto con l'aspetto dimesso dell'uomo, che sfoggiava sulle sue guance una barba non rasata da parecchi giorni. Non solo. Il sacerdote era ammanettato ed era giunto sotto la scorta di un fante di marina. "Questo è il Reverendo Dottor Claudius, appena arrivato dalle carceri di Newgate", disse Marsden. Chi fosse questo strano personaggio Hornblower l'aveva appreso dai giornali degli ultimi mesi. Claudius era un pastore, un genuino dottore in teologia, che aveva preso d'assalto la buona società di Londra in cerca di un vescovato. Fallito questo tentativo, si era dato al crimine, specializzandosi nella falsificazione delle cambiali. Una scelta vincente. Difatti il commercio mondiale dell'Inghilterra era condotto essenzialmente attraverso le cambiali e Claudius ne produceva di così perfette che spesso le stesse vittime dell'imbroglio stentavano a riconoscerle come false. Solo l'errore di un suo complice aveva portato Claudius in prigione, ma il mondo finanziario era scosso nelle sue fondamenta. Da luoghi remoti come Madras o Beirut continuavano ad arrivare i prodotti del suo ingegno, quasi non distinguibili da quelli genuini. In poche parole, un vero genio della truffa e dell'inganno.

Hornblower faticava a capire che interesse avesse Marsden in quest'avanzo di galera. Gli sarebbe stato chiaro nel giro di pochi minuti. "Claudius, lei è stato portato qua per eseguire un falso", esordì Marsden, ma il detenuto obiettò subito allo scarso rispetto usatogli e chiese di essere chiamato con il titolo di Dottore, che effettivamente possedeva. Dunque, al dottor Claudius fu mostrata la lettera imperiale e gli si chiese se era capace di riprodurla. Ciò produsse un'impasse. L'abile truffatore aveva un'obiezione di fondo, non gli piaceva l'idea di essere impiccato. Se l'Ammiragliato



voleva i suoi servigi, gli si doveva garantire di avere salva la vita. Sembrava impossibile che un governo scendesse a patti con un simile figuro, ma il Primo Segretario non si azzardò a vedere il bluff e, pur con riluttanza, diede la garanzia richiesta. Per Hornblower fu un'esperienza unica vedere il truffatore mettersi all'opera. Nel giro di pochi minuti Claudius aveva in pugno la situazione, proferiva ordini, dava istruzioni, elargiva consigli. In pratica, un corso accelerato sull'arte di falsificare alla perfezione un documento firmato dall'Imperatore Napoleone e sul come farlo giungere nelle mani del destinatario voluto senza che questi sospettasse nulla. In mezz'ora il piano di battaglia era pronto e non restava che trovare il materiale adatto e gli uomini per una missione pericolosa in territorio nemico. La posta in gioco era altissima, la salvezza stessa dell'Inghilterra. Lord Nelson, pur con la sua abilità marinara, non poteva fare nulla se Villeneuve continuava a stare rinchiuso in porti sicuri e a non accettare battaglia. Per stanarlo, facendogli arrivare la lettera falsa di Napoleone, ci voleva un uomo abile, coraggioso e pieno di risorse alla guida dell'operazione sul campo. In poche parole, un uomo come Hornblower, e questa proposta gli venne fatta da Marsden in modo ambiguo e tortuoso. Il Primo Segretario sapeva bene che quella pericolosa azione clandestina dietro le linee nemiche non rientrava tra i doveri di un ufficiale della *Royal Navy*, ma aveva pronta per Hornblower l'offerta che non si può rifiutare. La conferma della nomina a capitano di vascello in cambio della sua accettazione a compiere la missione in Spagna. Fu così che il capitano Hornblower divenne per un breve tempo spia e agente segreto e che Lord Nelson ottenne la sua battaglia di annientamento. Il 21 ottobre 1805, al largo di Capo Trafalgar, il grande ammiraglio inglese usciva dalla storia per entrare nella leggenda.⁹

Ma come si concluse la grande caccia alla flotta franco-spagnola? Nell'estate del 1805 Napoleone aveva ormai predisposto nei dettagli i piani per la conquista delle Isole Britanniche. Aveva però assoluta necessità di avere in azione nella Manica un'imponente massa di navi di linea per coprire la forza d'invasione. Questo richiedeva che Villeneuve, con i suoi trentatré vascelli, si ricongiungesse a Brest con le ventuno navi del vice ammiraglio Joseph Antoine Ganteaume e le cinque del contrammiraglio Zacharie Allemand. La *Royal Navy* avrebbe dunque dovuto affrontare nelle strette acque della Manica questo formidabile dispositivo di cinquantanove navi di linea francesi. Con quale esito? Non vi è da stupirsi che all'Ammiragliato regnasse uno stato di grande agitazione. Era imperativo che Lord Nelson intercettasse Villeneuve e lo distruggesse prima dell'avvenuto ricongiungimento a Brest con Ganteaume e Allemand.

Il fatto è che Villeneuve si dimostrava molto riluttante a ingaggiare battaglia per raggiungere Brest. Il 28 luglio 1805, dopo lo scontro di Finisterre, l'ammiraglio francese entrò nel porto di Vigo per lasciarvi alcuni feriti e il 1° agosto si rifugiò a El Ferrol. Qui,

⁹ Per le più aggiornate trattazioni su Trafalgar si vedano: Adkins 2004, Goodwin 2005, Harding, 2008. In lingua italiana un ottimo lavoro di divulgazione storica è Martelli 2005.



in un porto sicuro e ben protetto, riteneva di poter preparare la sua uscita in mare con la dovuta calma. Non era però di questa idea il suo imperatore, che gli inviò l'ordine di salpare immediatamente. Cosa che l'ammiraglio fece il 10 agosto, ma non in direzione di Brest. Andò invece a sud per rifugiarsi nel porto di Cadice, dove rimase imbottigliato per mesi. Il 2 settembre, saputo che Villeneuve si trovava a Cadice, Napoleone abbandonò i suoi piani per l'invasione dell'Inghilterra. Un buon risultato per l'Ammiraglio e per il governo di Londra, anche se la poderosa flotta franco-spagnola continuava pur sempre a rappresentare una grave minaccia che era imperativo eliminare. Peraltro, questa volta fu lo stesso Imperatore a venire in soccorso della *Royal Navy*. Il 16 settembre Villeneuve ricevette l'ordine di lasciare Cadice per dirigersi su Napoli. Un ordine poco gradito, che difatti non fu eseguito. Ciò che spinse l'ammiraglio francese a lasciare finalmente il porto fu una seconda lettera di Napoleone ricevuta il 18 ottobre in cui gli annunciava la sua sostituzione al comando della flotta. Fu proprio per evitare di perdere la faccia di fronte a tutti i suoi marinai che Villeneuve decise di lasciare Cadice il 20 ottobre, prima dell'arrivo del suo sostituto, facendo rotta per Gibilterra. Il giorno dopo, il 21 ottobre, i francesi avvistarono le prime navi di Nelson che si erano messe in caccia. Una classica battaglia d'incontro. È facile capire lo stato d'animo dell'ammiraglio francese. Egli vedeva in Nelson la propria nemesi e aveva passato ben tre mesi a evitare d'ingaggiare battaglia con lui. Ora il momento supremo era giunto e ogni tentativo di fuga sarebbe stato vano. Bisognava combattere.

Sulla carta, la supremazia franco-spagnola era enorme. Trentatré navi di linea contro ventisette, 2568 cannoni contro 2148, 30000 uomini contro 17000. Alcune delle navi spagnole erano le più grandi e meglio armate esistenti al mondo. Ma a fare la differenza furono l'ammiraglio che guidava la flotta inglese e gli uomini che si trovavano ai suoi ordini. Nelson era un genio della guerra navale, audace, innovativo e flessibile. I suoi capitani e i suoi marinai, che lo adoravano, costituivano una formidabile macchina da guerra temprata da più di dieci anni di scontri con il nemico in ogni mare del mondo. Contro uomini come questi, i poco addestrati e sfiduciati marinai francesi e spagnoli erano destinati a infrangersi.

Nelson, poco ortodosso come sempre, predispose un piano che stravolgeva la dottrina classica degli scontri tra flotte. Questa prevedeva che si combattesse in una singola linea di battaglia schierata su di un fronte parallelo. In questo modo l'ammiraglio poteva controllare tutte le sue navi e queste erano in grado d'ingaggiare il nemico con il fuoco di bordata dell'intera metà delle loro artiglierie. Questa formazione aveva delle spiccate qualità difensive e permetteva di disimpegnarsi con una certa facilità. Proprio quello che Nelson, che mirava a una vittoria decisiva, voleva negare al nemico.

La sua soluzione al problema fu quella di mirare direttamente alla giugulare partendo subito all'offensiva. Le sue navi dovevano essere schierate in due colonne d'attacco che avrebbero sfondato la linea franco-spagnola dividendola in tre sezioni.



Una volta penetrato lo schieramento nemico, la superiore abilità marinara inglese avrebbe fatto il resto. Si sarebbero sviluppate una serie di azioni singole di nave contro nave nelle quali la *Royal Navy* aveva sempre eccelso. Vi erano naturalmente dei punti deboli. Il principale era quello che le due colonne nella loro avanzata sarebbero state esposte a un poderoso fuoco di bordata senza poter rispondere. Ma Nelson contava sul fatto che gli artiglieri francesi e spagnoli erano poco addestrati e che tra loro vi erano molti soldati di terra, non abituati a sparare da piattaforme mobili. Insomma, un grosso rischio, ma ben calcolato.

Quando finalmente tacquero i cannoni al largo di Capo Trafalgar, apparve chiaro il trionfo inglese in quella che un manifesto apparso all'epoca nelle strade di Londra definì "la più decisiva e gloriosa vittoria navale mai ottenuta". Ventiquattro navi nemiche erano state catturate o mandate a fondo e soltanto nove erano riuscite a salvarsi. Le navi inglesi erano tutte a galla, compresa l'ammiraglia *Victory*, a bordo della quale Nelson giaceva ucciso da un colpo di moschetto. Il 9 gennaio 1806 sarebbe stato onorato con un grandioso corteo funebre che accompagnò la salma dall'Ammiragliato alla cattedrale di St Paul. Fu la prima volta che il capitano Hornblower, incaricato dell'organizzazione della parte navale della cerimonia, si trovò al cospetto del grande uomo.

La vittoria di Trafalgar avverò il famoso *understatement* dell'ammiraglio John Jervis, Primo Conte St Vincent.¹⁰ Nel 1801 questi, in una lettera ai Lord dell'Ammiragliato, aveva dichiarato: "Io non dico, miei Lord, che i francesi non verranno. Dico soltanto che non verranno via mare". Un'altra importante conseguenza di Trafalgar fu che il 25 gennaio 1807 giungerà a conclusione la lunga lotta per l'abolizione della tratta degli schiavi. Un Parlamento ormai libero dall'incubo della supremazia francese poté così permettersi di approvare una legge illuminata che ebbe un impatto fondamentale su tutto l'Impero Britannico. La *Royal Navy* fece da allora la sua parte nella lotta al traffico negriero e lo stesso Hornblower, ormai alla fine della sua carriera, inflisse nel 1821 un duro colpo a quei mercanti di carne umana.

Negli archivi navali e nei resoconti dell'epoca non si trova però traccia del ruolo giocato da Hornblower nella campagna di Trafalgar. È giusto che sia così. Si era in un'epoca in cui non veniva considerato da gentiluomini leggere le lettere altrui e tantomeno falsificarle. Solo ora l'autore di queste pagine, sulla base di nuovi documenti, è in grado di svelare il nome del vero artefice del trionfo navale inglese, il capitano della *Royal Navy* Horatio Hornblower.

¹⁰ John Jervis (1735-1823) fu uno dei più notevoli uomini di mare britannici della sua epoca. Famoso per la sua vittoria del 1797 contro la flotta spagnola a Capo Saint Vincent, fu anche un abile organizzatore e amministratore della *Royal Navy*. Come Primo Lord dell'Ammiragliato dal 1801 al 1804 introdusse importanti riforme nel servizio navale.



BIBLIOGRAFIA

- Adkins R., 2004, *Trafalgar: The Biography of a Battle*, Little Brown, London.
- Goodwin P., 2005, *The Ships of Trafalgar: The British, French and Spanish Fleets, October 1805*, Conway Maritime, London.
- Harding R., 2008, *A Great and Glorious Victory: New Perspectives on the Battle of Trafalgar*, Seaforth Pub, Barnsley.
- Martelli A., 2005, *La lunga rotta per Trafalgar: il conflitto navale anglo-francese, 1688-1805*, Il Mulino, Bologna.
- Northcote Parkinson C., 1970, *The Life and Times of Horatio Hornblower*, Michael Joseph, London.
- Pope S., 1998, *Hornblower's Navy. Life at Sea in the Age of Nelson*, Barnes & Noble, New York.

Luigi Bruti Liberati è professore ordinario di Storia Contemporanea presso l'Università degli Studi di Milano. Ha pubblicato diversi studi sul mondo cattolico italiano, la politica estera della Santa Sede e le relazioni Canada - Italia nel XX secolo, nonché sulla seconda guerra mondiale e la guerra fredda. Tra i suoi lavori più recenti *Storia del Canada. Dalle origini ai giorni nostri*, Bompiani, Milano, 1999 (con Luca Codignola), *"Words, Words, Words". La guerra fredda dell'USIS in Italia, 1945-1956*, CUEM, Milano, 2004, *Hollywood contro Hitler. Immagini cinematografiche di una guerra giusta, 1939-1958*, Libraccio Lampi di stampa, Milano, 2010, *Uno storico di nome Indro*, Libraccio Lampi di stampa, Milano, 2011.

luigi.brutiliberati@unimi.it