

*La flotta del Sultano: da Küçük Kaynarca alla battaglia di Navarino (1774-1827).*

*La prospettiva britannica*

ROSA MARIA DELLI QUADRI

Quanto accade nell'Impero ottomano tra gli inizi del XIX secolo e il 1830, anno della firma del protocollo di Londra che segna l'indipendenza della Grecia, non va inquadrato solo nell'ottica dei difficili rapporti tra i greci della rivoluzione e la Porta, ma in un contesto più ampio, transnazionale e internazionale, che riguarda le potenze europee coinvolte nella Questione d'Oriente<sup>1</sup>. Fin dal 1774, anno del trattato di Küçük Kaynarca alla fine della guerra russo-turca iniziata nel 1768, che sancisce l'inizio dei grandi problemi della Porta, Gran Bretagna, Francia e Russia erano decise a smembrare quell'Impero che per molti secoli, a partire dal 1453, non solo aveva trasformato il Mediterraneo in un lago ottomano, ma aveva minacciato per ben due volte Vienna, il cuore stesso dell'Europa<sup>2</sup>. Nei primi anni dell'Ottocento la Russia esercita pressione sui territori danubiani e sul mar Nero, stipula un trattato con gli ottomani per la gestione delle Isole Ionie, arriva fino ai Balcani e all'Adriatico, nelle Bocche di Cattaro, e inizia a sostenere l'indipendentismo greco a danno della Porta<sup>3</sup>. A sua volta, la Grecia si andava organizzando per quella che Roderick Beaton ha considerato come «the first liberal-national movement to succeed in the Old World after the United State, in tandem

---

<sup>1</sup> Sulla Questione d'Oriente, tra gli altri, M.S. ANDERSON, *The Eastern Question, 1774-1923*, London-New York, Palgrave Macmillan, 1966; M. BARAMOVA *et al.* (a cura di), *Power and influence in South-Eastern Europe: 16-19th c.*, Lit, Zürich, 2013; L.J. FRARY, M. KOZELSKY (a cura di), *Russian-Ottoman Borderlands: The Eastern Question Reconsidered*, Madison, University of Wisconsin Press, 2014. Sulle vicende mediterranee del periodo, F. CANALE CAMA, D. CASANOVA, R.M. DELLI QUADRI, *Storia del Mediterraneo moderno e contemporaneo*, diretta da L. Mascilli Migliorini, Napoli, Guida Editori, 2017.

<sup>2</sup> Per un quadro generale sull'Impero ottomano, S. FAROQHI, *L'Impero ottomano*, Bologna, Il Mulino, 2018. Sugli ottomani a Vienna, F. CARDINI, *Il Turco a Vienna*, Roma-Bari, Laterza, 2011.

<sup>3</sup> Sulla Russia tra mar Nero e Mediterraneo tra Sette e Ottocento, cfr. J. INNES, M. PHILP (a cura di), *Re-Imagining Democracy in the Mediterranean, 1780-1860*, Oxford, Oxford University Press, 2018; K. ZANOÜ, *Transnational Moderate Liberalism in Italy and the Russian Mediterranean, 1800-1820s*, in W. DAUM, J. SPÄTH (a cura di), *Un primo liberalismo transnazionale? Verso il bicentenario delle rivoluzioni mediterranee del 1820-23*, «Rivista Storica Italiana», 130/2 (2018), pp. 512-25; E. SMILIANSKAIA, «Protection» or «Possession»: How Russians Created a Greek Principality in 1770-1775, in M. BARAMOVA *et al.* (a cura di), *op. cit.*, pp. 209-217; L.J. FRARY, *Russia and the Making of Modern Greek Identity, 1821-1844*, Oxford, OUP, 2015; M. FRUMIN, K. ŞAKUL, *Reading Between the Lines: Admiral Ushakov's Relations with Kapudane Abdülkadir Beg According to Russian and Ottoman Sources*, in AA.VV., *Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, Ankara, Kitap, 2014, voll. 1-6, IV, pp. 71-96; D. ABULAFIA, *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*, London, Allen Lane, 2011, pp. 504-523; M. FRUMIN, *Russian Navy mapping activities in the Eastern and Southern Mediterranean (late 18th century)*, in «The Portolan, Journal of Washington Map Society», vol. 60, 2004, pp. 13-26; R.M. DELLI QUADRI, *La Russia nel Mediterraneo e i rapporti con il Regno delle Due Sicilie (1774-1860)*, in V. ILARI (a cura di), *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola Euroasiatica*, 2 tomi, I, Roma, Nadir Media Edizioni, 2019, pp. 71-80; EAD., *I tre mari. La marina russa tra Baltico, mar Nero e Mediterraneo (1530-1827)*, in corso di pubblicazione; EAD., *Da Ancona a Cattaro: i Russi nell'Adriatico (1799-1806)*, Pescara, Carabba, in corso di pubblicazione.

with similar movements in the South America, and before all the more familiar national “unification” on the continent of Europe»<sup>4</sup>. Dal canto suo, l’Impero ottomano stava già vivendo la sua fase di grande «malato d’Oriente», come lo definirà nel 1853 lo zar Nicola I, parlando con l’ambasciatore britannico Hamilton Seymour a San Pietroburgo<sup>5</sup>. All’interno di questo scenario, la battaglia intrapresa dalle varie potenze coinvolte in quella “Questione” a favore dell’indipendenza greca dalla Porta sviluppa una notevole risonanza tra i gruppi di intellettuali europei politicamente impegnati trasformandosi presto in un potente strumento di propaganda della mobilitazione intellettuale, politica e del volontariato militare per la libertà della Grecia moderna, erede della Grecia antica, nella quale si sarebbero riconosciute, e alla quale avrebbero partecipato, componenti diverse per provenienza e collocazione sociale e ideologica dell’Europa romantica, ma non solo<sup>6</sup>. Ciò che ne deriva è un lessico etico e politico, costituito da lemmi quali democrazia, libertà, costituzione, diritti, doveri, cittadinanza che diventa oggetto di divisione e di incontro dell’Europa delle nazioni romantiche<sup>7</sup>.

È proprio in quella Europa che le importanti parole “Orientalismo” e “filellenismo” nascono da una temperie culturale che spesso si è intrecciata e contraddetta: mentre lord Byron andava in aiuto dei greci contro gli ottomani tantissimi suoi compatrioti o comunque europei riempivano i loro musei e le loro collezioni private di reperti d’Oriente<sup>8</sup>. La stessa politica inglese mostra tutta l’ambiguità delle sue relazioni diplomatiche quando nel 1819 Thomas Maitland, primo lord alto commissario delle sette isole Ionie dal 1815 e già governatore di Malta, cede il villaggio di Parga, dipendenza costiera dell’Eptaneso, ad Ali Pasha di Joannina, in cambio del riconoscimento da parte della Porta del protettorato britannico in quel piccolo arcipelago<sup>9</sup>. Ambiguità che unita alle tante notizie distorte arrivate in Europa tra il 1821 e il 1830, ovvero gli anni della rivoluzione greca, veicolano un’immagine degli avvenimenti troppo spesso non aderente alla realtà e, dunque, funzionale a quella Questione d’Oriente che, come sosteneva con grande lungimiranza lord Stratford de

<sup>4</sup> Cfr. R. BEATON, *The Greek Revolution of 1821 and its Global Significance*, Athens, Aiora Press, 2021, p. 23.

<sup>5</sup> Su questo, R. MANTRAN (a cura di), *Storia dell’Impero ottomano*, Lecce, Argo, 2004 e J. GOODWIN, *I signori degli orizzonti. Una storia dell’Impero ottomano*, Torino, Einaudi, 2009.

<sup>6</sup> R.M. DELLI QUADRI, *Esule tra gli inglesi: Foscolo e la cessione di Parga*, in EAD., (a cura di), *Storie di Esuli. Mediterraneo Atlantico e oltre*, Napoli, Guida Editori, 2023, pp. 35-71.

<sup>7</sup> A. DI BENEDETTO, *Motivi filellenici nella letteratura italiana del sec. XIX*, in *Tra Sette e Ottocento. Poesia, letteratura e politica*, Alessandria, Edizioni dell’Orso, 1991, pp. 165-81; ID., *Le rovine d’Atene: letteratura filellenica in Italia tra Sette e Ottocento*, in ID., *Dal tramonto dei Lumi al Romanticismo. Valutazioni*, Modena, Mucchi, 2000, pp. 243-276; S.L. MARCHAND, *Down from Olympus: Archaeology and Philhellenism in Germany, 1750-1970*, Princeton, Princeton University Press, 1996; S. GHERVAS, *Le philhellénisme d’inspiration conservatrice en Europe et en Russie*, in *Peuples, Etats et nations dans le Sud-Est de l’Europe*, Bucarest, Éd. Anima, 2004; A.G. NOTO, *La ricezione del Risorgimento greco in Italia (1770-1844). Tra idealità filelleniche, stereotipi e Realpolitik*, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2015; R.M. DELLI QUADRI, *Dalla “nazione” Ionica alla Rivoluzione greca. Il lessico etico e politico dell’Eptaneso nei primi decenni dell’Ottocento*, in A.A.V.V., *Grecia e Italia 1821-2021. Due secoli di storie condivise*, Atene, ETPbooks, 2023, pp. 37-57.

<sup>8</sup> E. SAID, *Orientalismo*, Milano, Bollati Boringhieri, 1991; K.E. FLEMING, *The Muslim Bonaparte. Diplomacy and Orientalism in Ali Pasha’s Greece*, Princeton, PUP, 1999; M. FORMICA, *Lo specchio turco. Immagini dell’Altro e riflessi del Sé nella cultura italiana d’età moderna*, Roma, Donzelli, 2012.

<sup>9</sup> Su questo, J.W. BAGGALLY, *Ali Pasha and Great Britain*, Oxford, Blackwell, 1938; K.E. FLEMING, *op. cit.*; R.M. DELLI QUADRI, «The Affairs of Parga» *tra rivendicazioni ottomane, istanze greche e strategie britanniche (1814-1819)*, in corso di pubblicazione.

Redcliffe sul *Times* nel 1875 «is a fact, a reality of indefinite duration»<sup>10</sup>.

Per quanto riguarda le vicende che hanno portato all'indipendenza della Grecia esiste oggi un rinnovato panorama storiografico cui far riferimento che guarda a quel periodo da una prospettiva euromediterranea e transnazionale fondamentale se si vogliono analizzare con più chiarezza tanti aspetti quasi mai presi in considerazione in passato<sup>11</sup>. Le stesse contraddizioni e ambiguità si possono riscontrare nelle fonti inglesi filelleniche e filo ottomane relative alla battaglia di Navarino, che pone fine alle speranze della Porta di conservare un territorio così strategico e importante per la politica mediterranea, con una chiara prevalenza delle prime rispetto alle seconde. Si tratta di pagine ricche di stereotipi, pregiudizi e luoghi comuni, quasi sempre a favore dei greci e contro gli ottomani, che risultano certamente strumentali al filellenismo, ma che regalano una visione alternativa necessaria per comprendere meglio le dinamiche politiche relative a quel particolare momento storico, per tentare di uscire dai soliti *cliché* che hanno dato vita a opposizioni concettuali tra Est/Ovest, Nord/Sud, Cristianesimo/Islam, civiltà/barbarie. Antinomie che sono rimaste alla base di una retorica orientalista e colonialista andata a scapito sia degli ottomani sia dei greci e che è possibile cogliere solo allargando la prospettiva dell'analisi e connettendo le storie, le vicende, gli uomini interessati a quanto stava accadendo in quella parte di Mediterraneo<sup>12</sup>.

Le grandi e continue perdite che gli ottomani subiscono durante la guerra di Candia contro la Repubblica di Venezia, «gave birth to a saying familiar in the mouths of the Ottoman subjects: "that God made the land for them, and the sea for the Christians"». Così ha scritto Elias Habesci, probabilmente originario della Romania, noto anche come conte Alexander Gika, nel suo *The present state of the Ottoman Empire*<sup>13</sup>. Questo libro, paragonabile a un documento politico che specula sulla situazione dell'Impero ottomano, sullo stato delle sue forze armate, amministrative e commerciali, con materiale e aneddoti di altri resoconti di viaggio, si sofferma in particolare sulla marina ottomana e sui suoi dipartimenti, sui vascelli da guerra, sul numero dei cannoni e degli equipaggi, sull'Arsenale di Istanbul. A emergere è il declino di ogni parte dell'*establishment* militare dell'Impero, «but none so evidently as the weak state of its Marine; not only with respect to the want of a proper number of ships of war, but

<sup>10</sup> A. CUNNINGHAM, *Anglo-Ottoman Encounters in the Age of Revolution. Collected Essay*, London, Frank Cass, 1993, I, p. 1.

<sup>11</sup> Sulla rivoluzione greca, P. PIZANIAS, *The Greek Revolution of 1821: A European Event*, Istanbul, Issis Publications, 2011; ID., *The Making of the Modern Greeks, 1400-1820*, Newcastle, Cambridge Scholars Publishing, 2020; E. SMILIANSKAIA, *Catherine's Liberation of the Greeks: High-Minded Discourse and Everyday Realities*, in M. DI SALVO, D. KAISER, V. KIVELSON (a cura di), *Word and Image of Russian History: Essays in Honor of Gary Marker*, Boston, Academic Studies Press, 2015, pp. 71-89; M. MAZOWER, *The Greek Revolution. 1821 and the Making of Modern Europe*, New York, Penguin Press, 2021; M. SOTIROPOULOS, *The Greek Revolution and the Age of Revolutions: historiographical problems and prospects* in A. MANDYLARA, P. KIMOURTZIS, *History, a fine art: articles dedicated to G. B. Dertilis*, Athens, Assini, 2021.

<sup>12</sup> K.E. FLEMING, *op. cit.*

<sup>13</sup> E. HABESCI, *The present state of the Ottoman Empire containing a more accurate account and interesting account of the religion, government, manners, customs and amusements of the Turks*, London, R. Baldwin, 1784, p. 238. Habesci affermava di essere un nobile greco che aveva trascorso del tempo in Turchia lavorando per il sultano. Dopo il 1790 è a servizio presso un principe indiano e, in seguito, per la Compagnia delle Indie Orientali. Suo zio lo aveva portato a Costantinopoli da bambino, dove era diventato segretario del Gran Visir; cfr. D. THOMAS, J. CHESWORTH (a cura di), *Christian-Muslims Relations. A Bibliographical History*, vol. 13, *Western Europe (1700-1800)*, Leiden-Boston, Brill, 2019, p. 350.

likewise of good seamen, and valiant officers»<sup>14</sup>. Le navi ottomane erano quasi tutte costruite dai Greci dell'arcipelago che, sebbene totalmente carenti dal punto di vista teorico grazie alla mancata conoscenza di tutte le regole tranne quelle della pratica, le costruivano talmente bene che la loro bellezza e proporzione era così sorprendente che nessuna delle navi delle nazioni più raffinate d'Europa poteva superarle<sup>15</sup>. Ma, osserva l'autore, nonostante gli sforzi dell'alto ammiraglio Hallen Bachi, uno degli ufficiali più rispettabili della Porta, la marina ottomana alla fine degli anni Ottanta del 1700 aveva poche imbarcazioni per sorvegliare i mari, le città, le province marittime e le isole appartenenti al vasto Impero e i principali uomini al comando di una flotta non erano affatto competenti negli affari marittimi<sup>16</sup>. Alle navi mal comandate da ufficiali indolenti si univano

the avarice and perfidy of the builders that makes them violate all orders: superstition likewise is at the bottom; for the Greeks, knowing that these ships are to be employed by Mahometans against Christians, take care to introduce rotten wood and broken planks in the most concealed parts, and the contractors make a considerable profit, by substituting wooden pegs where they should use large iron nails. Besides these frauds, the following circumstances contribute to render their ships less durable than those of other nations<sup>17</sup>.

La descrizione delle tariffe, dei salari, del numero di cannoni, della struttura degli equipaggiamenti, dei materiali, dell'arsenale di circa tre miglia, pieno di magazzini per il servizio delle flotte pieni di scorte di ogni genere, e dei doveri dell'alto ammiraglio Bachi, precede la riflessione di Habesci sul complicato reclutamento dei marinai, un nodo centrale, a suo avviso, della debolezza e del declino della forza marittima del sultano, costretto a sopperire alla mancanza di ciurme obbligando le isole dell'arcipelago a fornire una quota di imbarcazioni e di marinai secondo le antiche consuetudini:

the succours which the government has a right to demand from its dependencies when a war breaks out are as follows: four ships from Algiers, completely armed and manned. Three from Tripoli. Three from Tunis. And from Egypt, twenty-four Cajrines, merchant ships in time of peace, but in time of war turned into armed vessels, mounting 50 guns, and having 600 men, far superior, in point of bravery and skill in manoeuvring a ship, to any other seamen in the Ottoman Service<sup>18</sup>.

Aiuti esistenti, secondo lui, solo sulla carta, dal momento che in realtà gli Stati della Barberia in caso di guerra accampavano quasi sempre frivole scuse, inviando solo qualche nave, soprattutto da quando la Porta si era indebolita, dopo gli accordi di Küçük Kaynarca del 1774<sup>19</sup>. Anche se l'autenticità di questo libro e del suo autore è stata

---

<sup>14</sup> E. HABESCI, *op. cit.*, p. 238.

<sup>15</sup> Ivi, p. 242.

<sup>16</sup> Ivi, p. 239.

<sup>17</sup> Ivi, p. 243.

<sup>18</sup> Ivi, p. 246.

<sup>19</sup> Sul trattato di Küçük Kaynarca e le sue conseguenze, anche nell'area euromediterranea, cfr. F. CARDINI, *Il Sultano e lo Zar. Due imperi a confronto*, Roma, Salerno Editrice, 2018; M. NATALIZI, *Caterina di Russia*, Roma, Salerno Editrice, 2021 e S. BOTTARI, *Alle origini della Questione d'Oriente. Il conflitto russo-turco del 1768-1774 e la diplomazia degli Stati Italiani*, Roma, Società Editrice Dante Alighieri, 2018.

fortemente contestata, è certo che quel trattato ha segnato una linea di demarcazione profonda per l'Impero ottomano e per tutto quanto sarebbe successo in seguito.

Secondo William Eton, sovrintendente generale del dipartimento di quarantena e presidente del comitato sanitario di Malta, autore di scritti sull'Impero ottomano, le informazioni ad Habesci erano state fornite da un certo signor Figa, un greco al servizio della Prussia e l'aspetto cruciale della discussione riguardava la forza dell'esercito ottomano. I critici hanno sottolineato che il libro è stato scritto in opposizione alle descrizioni di James Porter, l'inviato britannico nell'impero ottomano dal 1747 al 1761. Il suo *Turkey: Its history and progress* (London 1854) è stato tratto dai suoi diari e dai suoi, e il suo *Observations on the religion, law, government, and manners of the Turks* era apparso in forma anonima nel 1768. Habesci fa riferimento alla residenza quindicennale di Porter a Istanbul e al fatto che questi aveva «great pains to convince his countrymen that the Turkish government is not despotic», cosa che egli contesta<sup>20</sup>. Indipendentemente dalla sua contestata paternità e dalle critiche, *The present state of the Ottoman Empire* circola ampiamente e influenza i giudizi sugli ottomani. Una traduzione francese è del 1792. In effetti, Porter non è il solo a elogiare l'efficienza dell'Impero ottomano prima della sua fase di declino.

Nel 1797 Eton nel suo interessante lavoro *Survey of the Turkish Empire*, in cui affronta diversi aspetti relativi alla Porta come il governo, le finanze, le forze militari e navali, il commercio e la religione, sostiene che «it is difficult thing, at all times, to discover truth, amidst the misrepresentations of courts, of ministers, of commanders»<sup>21</sup>. Egli ritiene che le descrizioni delle vicende legate all'Impero ottomano, lette nei vari resoconti pubblicati e spesso riportate in versioni abbastanza contrastanti, di conseguenza hanno fornito informazioni non veritiere, creando così stereotipi durati a lungo e difficili da sradicare. Gli ottomani avevano molti problemi a quel tempo, descritti chiaramente, tuttavia restavano quelli che «however, row and manage their narrow sharp boats in the channel of Constantinople better than any other people. They get their best sailors from the coast of Barbary, but not in great number»<sup>22</sup>. «Never was there so great a prospect of improvement in the Turkish marine» come alla fine del 1700, continua Eton, grazie agli sforzi e alle capacità di Gazi Hassan Pasha. Ma non era tutto,

He was mild and equitable to Christians in general; the inhabitants of the Greek islands under his dominion, ever found in him a protector, and the Greek of the Morea, through his influence, were preserved from total extirpation. His respect for Europeans, proceeding from his acuteness and liberality, was know to all resident at Constantinople, and to none none more than to the British ambassador, who possessed his particular friendship, and had great influence over him»<sup>23</sup>.

Le riforme e i relativi miglioramenti che «this great man introduced», e che avrebbe portato molto più lontano, erano decisamente completi, compresa la costruzione delle navi, la formazione degli ufficiali e il rifornimento dei marinai<sup>24</sup>. Per sottolineare e confermare l'importanza della marina ottomana paragona la sua condotta a quella dei suoi avversari, con osservazioni sulle sue più memorabili operazioni navali delle ultime

<sup>20</sup> E. HABESCI, *op. cit.*, p. 257.

<sup>21</sup> W. ETON, *Survey of the Turkish Empire*, London, T.Cadell-W. Davies, 1807, p. XI.

<sup>22</sup> Ivi, p. 78.

<sup>23</sup> Ivi, p. 82.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

e delle precedenti guerre<sup>25</sup>. Ulteriori indagini nella corrispondenza diplomatica e negli scritti dei plenipotenziari inglesi presenti nel Levante ottomano e nella sponda sud del Mediterraneo evidenziano, come già accennato, che la costruzione dello stereotipo dell' "ottomano cattivo", quello della "tigre affamata", è stato strumentale alla politica delle grandi potenze occidentali in quel particolare momento storico<sup>26</sup>. È evidente che si tratta di un punto molto delicato della questione, su cui c'è ancora molto lavoro da fare per evitare di seguire orme ormai obsolete e per aprire nuovi campi di discussione e di indagine. La politica estera inglese, in piena Questione d'Oriente, puntava al mantenimento di buoni rapporti con la Porta soprattutto perché nel Mediterraneo era preferibile avere a che fare con gli ottomani e non con i Russi<sup>27</sup>.

A questo si aggiungevano gli interessi della Gran Bretagna nell'area levantina. Il suo "protettorato" sulle isole Ionie e la conseguente cessione di Parga ad Ali Pasha sono un esempio di grande intesa anglo-ottomana<sup>28</sup>. Una politica chiara, pur sempre nelle tante ambiguità britanniche, almeno fino al 1827, quando George Canning diventa primo ministro e continua ad appoggiare la rivoluzione greca come aveva fatto dopo che la Santa Alleanza, per bocca di Metternich, si era pronunciata a favore degli ottomani, abbandonando la rivoluzione greca a sé stessa<sup>29</sup>. A suo avviso, era necessaria un'interferenza negli affari della Grecia da parte dell'Inghilterra, prima che la Russia potesse prendere la questione interamente nelle sue mani, cosa che sarebbe accaduta molto presto se le altre potenze fossero rimaste inattive<sup>30</sup>. Non bisogna stupirsi, dunque, né della spaccatura tra inglesi filo ellenisti e inglesi molto critici nei confronti della Grecia, né del fatto che a far parte della corrente filo ottomana fossero per lo più uomini politici impiegati nelle varie corti mediterranee e levantine negli anni della rivoluzione greca e che le loro testimonianze avessero come obiettivo quello di ribaltare l'immagine stereotipata del "turco" nell'opinione pubblica europea<sup>31</sup>.

È stato un grande esperto del mondo ottomano a lasciare un'importante testimonianza in questa direzione. Diventato console della Compagnia del Levante nel 1790, Thomas Thornton intorno al 1793 è inviato alla *British factory* di Istanbul dove risiede per quattordici anni, soggiornando per quindici mesi a Odessa con frequenti visite in Asia Minore e nelle isole dell'Arcipelago. Dopo il suo ritorno in Inghilterra pubblica, nel 1807, *The Present State of Turkey*, in cui, dopo un breve riassunto della storia ottomana, fornisce un resoconto minuzioso ed esauriente delle istituzioni politiche e sociali dell'Impero sultanale. Possedeva un'intima conoscenza della materia, dovuta alla sua

<sup>25</sup> Ivi, pp. 85-91.

<sup>26</sup> A. ÇIRAKMAN, *From the "terror of the world" to the "sick man of Europe". European images of Ottoman empire and society from the sixteenth century to the nineteenth*, New York, Peter Lang, 2002.

<sup>27</sup> Cfr. J.M. WARD, *Colonial Self-Government. The British Experience 1759-1856*, London, Macmillan, 1976; C. LAIDLAW, *The British in the Levant. Trade and Perceptions of the Ottoman Empire in the Eighteenth Century*, London-New York, I.B. Tauris Publishers, 2010; J. DARWIN, *Unfinished Empire: The Global Expansion of Britain*, London, Allen Lane, 2012.

<sup>28</sup> Su questo, I. DEMIR, *Ali Pasha and the West: a History of his relations with France and Great Britain 1798-1820*, MA thesis, Bilkent University, Ankara, 2007; R.M. DELLI QUADRI, *Il Mediterraneo delle Costituzioni. Dalla Repubblica delle Sette Isole Unite agli Stati Uniti delle Isole Ionie 1800-1817*, Milano, FrancoAngeli, 2017; EAD., «The Affairs of Parga», cit.

<sup>29</sup> W. HINDE, *George Canning*, London, Collins, 1973; C. RICOTTI, *Il Costituzionalismo britannico nel Mediterraneo*, Milano, Giuffrè, 2005.

<sup>30</sup> Cfr. T. KEIGHTLEY, *History of the War of Independence in Greece*, Edinburgh, Constable and Co., 1830, 2 voll., II, p. 362.

<sup>31</sup> Sulla questione dell'immagine del "turco" e della stereotipia, cfr. R. MINUTI, *L'Oriente nella cultura europea del lungo '700*, Napoli, Bibliopolis, 2024; K.E. FLEMING, *op. cit.*; M. FORMICA, *op. cit.*

lunga residenza a Istanbul ma anche alla sua amicizia con gli ambasciatori europei. La sua opera è considerata uno studio prezioso sulla Porta in quel periodo e il capitolo sull'organizzazione militare è probabilmente migliore di qualsiasi resoconto precedente. È decisamente a favore degli ottomani quando protesta contro gli abusi loro riversati negli scritti precedenti, a causa della loro amicizia con la Francia. Secondo Thornton,

The Turkish forces at sea have always been contemptible... Their disasters, in their several sea-fights with the Venetians and the Russians, are well known; and in their late cooperation with the English during the Egyptian campaign, the contrast was striking, between the beauty of their ships, and the ignorance and timidity of their officers and people<sup>32</sup>.

Sebbene Solimano nella prima metà del 1500 avesse istituito molti regolamenti per il miglioramento della marina, era considerata un oggetto di importanza inferiore, almeno fino alla distruzione della flotta ottomana da parte dei russi nel porto di Cesme, nel 1770<sup>33</sup>. A partire da quell'evento il governo si era sempre occupato seriamente della creazione di una forza navale di tutto rispetto e lo zelo del celebre Hassan pascià era stato ereditato da quanti gli erano succeduti nella carica di Capudan pascià. Pertanto, le notizie che circolavano sullo stato della marina non erano veritiere per nessun reparto del servizio navale. Secondo lui, il resoconto di Habesci era quello di un impostore e di un assassino, mentre i lavori di Eton e di Griffiths, pubblicati qualche anno prima del suo, descrivevano lo stato della marina della Porta basandosi sulle osservazioni del barone François de Tott, console in Crimea nel 1767 presso il khān dei Tatari e poi a Istanbul con l'incarico del sultano di riorganizzare l'esercito e la marina, oppure su quelle transitorie di vent'anni prima e, dunque, obsolete<sup>34</sup>.

A bordo di alcune navi da guerra di ritorno da una crociera nel mar Nero, nel 1790, Thornton aveva osservato una confusione impossibile da descrivere, come quella di «a perfect bazar, or market place». Tuttavia, su suggerimento di de Tott era stata costruita una macchina per l'alberatura delle navi e una nuova fonderia di cannoni. Inoltre, era stato istituito un corpo di artiglieri ed erano stati costruiti forti sulle sponde settentrionali del Bosforo per garantire il passaggio del mar Nero. La mitezza dei modi di Le Brun, un costruttore di navi francese che Hussein pasha aveva posto al servizio degli ottomani, alimentava l'esercizio delle sue grandi capacità. In quel momento lavorava per la Russia e il suo talento era apprezzato dagli inglesi poiché aveva costruito la *Commerce de Marseilles*, una nave di prim'ordine di dimensioni molto grandi, a loro servizio<sup>35</sup>. In poco tempo era stata introdotta una riforma completa del dipartimento, di

<sup>32</sup> T. THORNTON, *The present state of Turkey or a description of the political, civil, and religious Constitution, Government, and Laws, of the ottoman Empire*, London, Joseph Mawman, 1807, pp. 211-212.

<sup>33</sup> A.H. LYBYER, *The Government of the Ottoman Empire in the Time of Suleiman the Magnificent*, Cambridge, Harvard University Press, 1913.

<sup>34</sup> T. THORNTON, *op. cit.*, p. 212. François de Tott era stato coinvolto negli sforzi della riforma militare ottomana ed era riuscito ad avere una nuova fonderia per la fabbricazione di obici, determinante per la creazione di unità di artiglieria mobile. Aveva costruito alcune fortificazioni sul Bosforo e iniziato un corso di scienze navali importante per la successiva Accademia Navale Turca; cfr. C.-C. DE PEYSSONNEL, *Lettres de M. de Peyssonnel, ancien consul à Smyrne, contenant quelques observations relatives aux mémoires qui ont paru sous le nom de Baron de Tott*, Amsterdam, n.p., 1785; R. Laulan, *Un artilleur français improvisé à Constantinople au XVIIIe siècle, le baron de Tott*, in «Revue de l'artillerie», 1932, CX, pp. 343-363, 392-411 e 460-481.

<sup>35</sup> T. THORNTON, *op. cit.*, p. 213.

cui era stato il supervisore. La marina ottomana, prosegue Thornton, aveva in quel momento alcune buone navi costruite da europei o su modelli occidentali, ma manovrate da persone non abituate al mare. Non era stato ancora elaborato alcun piano per l'educazione e per la formazione dei marinai, anche se la *Propontis* era ben adattata per le evoluzioni navali e poteva diventare un'eccellente scuola di navigazione pratica. Gli ufficiali, non avendo fatto carriera, non meritavano una stima superiore a quella degli uomini comuni; infatti quasi tutte le questioni relative alle imbarcazioni erano svolte dagli schiavi o da greci stipendiati<sup>36</sup>.

I giudizi sulle capacità navali ottomane e i resoconti inglesi comparativi tra la marina sultanale e quella greca si sono moltiplicati negli anni della rivoluzione, soprattutto a partire dal 1821 quando in tanti si sono recati in Grecia per andare a osservare da vicino quegli avvenimenti che stavano infiammando l'Europa. In fondo, ormai la Mezzaluna faceva meno paura rispetto al passato, vista la situazione politica in cui versava. Nel corso del Settecento Istanbul era diventato il luogo più attraente del mondo, la città d'oro, il posto per molti versi ideale in cui viaggiatori, diplomatici e mercanti europei, amavano risiedere per riposare, studiare, lavorare e fare carriera, vincendo la grande stereotipia delle narrazioni occidentali<sup>37</sup>. La crescente sensazione di sicurezza derivava quasi certamente dalla consapevolezza della sua fase di declino, dovuta alla debolezza sia sul mar Nero sia sul versante balcanico, che aveva posto l'Impero nella condizione del grande «malato d'Oriente»<sup>38</sup>.

Con l'inizio della rivoluzione greca, inoltre, ogni inglese si era sentito legittimato non solo a recarsi sul posto, ma anche a scrivere resoconti sugli avvenimenti, sul carattere dei greci e degli ottomani, sui loro usi e costumi, sulle loro religioni, affinché tutta l'Europa potesse farsi una «precisa idea» di quanto stava accadendo in quella parte di Mediterraneo. L'idea, cioè, di una dominazione ottomana barbara e crudele, soffocante, tirannica, irrispettosa nei confronti di etnie e religioni diverse dall'Islam, schiavizzante, affatto incline alla comprensione e alla cooperazione. In tal senso, sono stati proprio i protagonisti degli avvenimenti, impegnati a vario titolo in quella parte di mondo durante le fasi rivoluzionarie, a lasciare le testimonianze più interessanti, come quelle dei militari impegnati nella *Royal Navy*, protagonista assoluta degli eventi che condurranno alla battaglia di Navarino, il 20 ottobre 1827.

Non si discosta dal *cliché* Edward Blaquièr, ufficiale britannico e pioniere filoellenico, membro fondatore del Comitato Filellenico di Londra. Nel suo resoconto sulle prime fasi della rivoluzione greca, le riflessioni sui geniali, attrezzati, esperti, resistenti e valorosi uomini di mare greci, che abituati a ogni tipo di pericolo avevano saputo trasformare una marina mercantile in una marina da guerra, cercano sempre il confronto con quelle sui rapaci, distruttivi, pusillanimi, infedeli e «ignorant Muslims»<sup>39</sup>. Questo ha conferito, naturalmente, più forza al racconto degli avvenimenti tra il 1821 e

<sup>36</sup> Ivi, p. 214. Verso la fine del 1813 Thornton viene nominato di nuovo console della *Levant Company*, ma muore a Burnham, nel Buckinghamshire, il 28 marzo 1814, alla vigilia della partenza per Alessandria. Sulla sua figura, DNB, *Dictionary of National Biography*, 1885-1900/Thornton, Thomas (d.1814), vol. 56, by Edward Irving Carlyle, *ad vocem*.

<sup>37</sup> S. FAROQHI, *The Ottoman Empire and the world around it*, London, New York, LB. Tauris, 2004.

<sup>38</sup> Sul grande «malato d'Oriente» cfr. A. PALMER, *The Decline and Fall of the Ottoman Empire*, London, John Murray Publishers Ltd., 1992; C. SWALLOW, *The Sick Man of Europe: Ottoman Empire to Turkish Republic, 1789-1923*, London, Ernest Benn Ltd, 1973; R. MANTRAN (a cura di), *op. cit.*; F.A.K. YASAMEE, *The Sick Man and His Maladies. Studies in Late Ottoman History*, Istanbul, Isis Press, 2020.

<sup>39</sup> E. BLAQUIÈRE, *The Greek Revolution; its origin and progress: together with some remarks on the religion, national character; & c. in Greece*, London, G. e W.B. Whittaker, 1824, pp. 112-114.



il 1823, durante la fase degli scontri in mare tra la flotta greca e quella del sultano, rinforzata dagli squadroni egiziani e algerini. Eppure, tra le righe l'autore è costretto ad ammettere i clamorosi ritardi, la mancanza di unione e di perseveranza da parte dei greci nelle azioni e, soprattutto a Chio nel marzo 1822, tutti i limiti che conducono alla catastrofe per gli abitanti dell'isola<sup>40</sup>. Ciò che risulta a un'attenta lettura, malgrado le intenzioni di Blaquiere, è l'immagine dei vascelli greci non in grado di affrontare azioni in mare aperto poiché incapaci di sostenerle e alla ricerca, invece, di attacchi al nemico con le navi da fuoco<sup>41</sup>, potenti macchine distruttive che nulla avevano a che fare con le caratteristiche importanti da possedere per ottenere e conservare il *Sea power*.

Di tutti gli errori imputati ai capi navali greci,

their delay in coming to the relief of Scio is unquestionably the best founded, as it is most to be lamented. This omission is doubly to be deplored, when it is considered, that the appearance of a squadron simultaneously with the Capitan Pasha, would have paralysed his operations and encouraged the inhabitants to greater resistance. Had the fleet arrived after the slaughter commenced, there is every reason to believe that a few well directed fire ship could not fail taking effect on the Turkish ships, a great part of whose crews were employed in aiding to perpetrate the massacre on shore. From whatever cause it arose, the fleet did not arrive until the last week in May, when the catastrophe was already consummated<sup>42</sup>.

L'unica soddisfazione per Tombasi, ammiraglio idriota, era stata quella di salvare un gran numero di abitanti di entrambi i sessi, riuscendo a farli fuggire sui monti<sup>43</sup>.

Anche il sacerdote, storico, scrittore e medico irlandese Robert Walsh, cappellano dell'ambasciata britannica a San Pietroburgo e poi a Istanbul nel 1820, nel suo resoconto sul periodo trascorso nella capitale ottomana, dove resterà presumibilmente fino al 1828, elogia, come tanti, la creazione di una marina greca da parte delle grandi isole commerciali greche Idra, Spezia e Ipsara, dove ogni mercante aveva trasformato la sua imbarcazione in una nave da guerra<sup>44</sup>. L'insurrezione era appena iniziata sul continente, quando il mare era stato ricoperto da circa 120 velieri armati, con dieci o venti cannoni di diverso calibro. All'inizio la spesa ricadeva pesantemente e unicamente sui mercanti, che senza esitare o riflettere avevano colto subito l'entusiasmo generale, ma ben presto altre isole avevano dovuto pagare il loro tributo per il sostentamento di quella forza navale.

Secondo Walsh i risultati di quella flotta erano incredibili se si considerava il modo in cui era stata equipaggiata. Aveva un ammiraglio comune, prima Jaconki Tombasi e, dopo di lui, Andreas Miaulis, ma gli equipaggi erano privi di ufficiali e quasi del tutto indipendenti l'uno dall'altro. Ogni uomo a bordo veniva messo a conoscenza dell'obiettivo di ogni spedizione e, per questo, riteneva di avere il diritto di esprimere la propria opinione in merito. Questo li allineava nell'odio verso gli ottomani e li univa quando erano chiamati a opporsi a loro. Tuttavia,

---

<sup>40</sup> Ivi, p. 192.

<sup>41</sup> Ivi, p. 158.

<sup>42</sup> Ivi, pp. 199-200.

<sup>43</sup> *Ibidem*.

<sup>44</sup> R. WALSH, *A residence at Constantinopl during a period including the commencement, progress, and termination of the Greek and Turkish Revolutions*, London, Frederick Westley-H.A. Davis, 1836, 2 voll., I, p. 197.

the slight frame of the ships and the incongruous materials of which the equipage was composed, were altogether inadequate to contend with the gigantic force of the Turkish vessels, which in appearance are perhaps the finest in the world, of which a single one of first-rate would apparently blow the whole Grecian squadron out of the water. But, like the Persians of old, they were as unmanageable as they were large, and the only part of their crews which was capable of manoeuvring them were Greeks, who could no longer be trusted. But they had another enemy to combat with, before which the very magnitude of their noble ships was a cause of destruction; this was the *brulôts*, or fire-ships, which were directed against them with such tremendous effect. It was not a novel invention, but the revival of a practice which had terrified Asia and astonished Europe, in the middle ages<sup>45</sup>.

Una pratica che ripresa contro gli ottomani aveva avuto effetti terribili come contro i Saraceni. Walsh descrive alcune azioni, evidenziando che «when the vessels filled with this terrible and then unknown substance came into contact with the enemy, they threw them into irremediable confusion and consumed the greater part of them». La composizione di questo «greek fire» era segreta e il mistero si aggiungeva ai suoi effetti spaventosi<sup>46</sup>. Infatti, in quel periodo i danni alla flotta ottomana derivanti dal suo utilizzo erano ingenti. Nelle pagine del resoconto, la narrazione degli eventi di Chio è preceduta dalla esperienza dell'autore come testimone oculare dello "sfoggio" da parte del sultano di ciò che restava del corpo di Ali Pasha. Il 1822 si era aperto con la morte del "leone di Ioannina" e con l'invio della sua testa a Istanbul, arrivata il 14 febbraio per essere esposta dentro un piatto su una colonna, nella prima corte del Serraglio, secondo la consuetudine ottomana<sup>47</sup>. Il tartaro che lo portava lungo la strada veniva ovunque fermato dalla gente

who wished to view the seat of wisdom of that formidable man, who for so many years had excited the attention of Europe... But the circumstance which counterbalanced this good news was the general apprehension of the certainty of a war with Russia, and that another formidable enemy would be added to the embarrassments of the Porte<sup>48</sup>.

Nei mesi successivi l'insurrezione greca era cresciuta e gli ottomani si stavano organizzando con tutte le loro energie per sopprimerla. Alla fine di marzo, le notizie che giungevano da Chio nella capitale erano paralizzanti e lo squadrone ottomano si preparava sotto i comandi di Kara Ali, una persona «exactly suited to the deed», a risolvere la questione. Il suo primo atto è di apparente moderazione: invia a terra una bandiera, con l'ordine agli insorti di deporre le armi e di sottomettersi alla clemenza entro otto ore per dare maggiore influenza alle sue proposte e finge di ammettere gli agenti consolari delle potenze europee presenti sull'isola in qualità di mediatori. Questi ultimi promettono ai greci il perdono e la protezione in nome del sultano e un certo numero di persone accettano subito i termini<sup>49</sup>. Molti abitanti, fuggiti dal pericolo,

---

<sup>45</sup> Ivi, pp. 198-199.

<sup>46</sup> *Ibidem*.

<sup>47</sup> Cfr. R.A. DAVENPORT, *The Life of Ali Pasha, of Tepeleni, Vizier of Epirus*, London, Thomas Tegg and Son, 1837; Q. RUSSELL, E. RUSSELL, *Ali Pasha, Lion of Ioannina: The Remarkable Life of the Balkan Napoleon*, Barnsley, Pen & Sword Military, 2017.

<sup>48</sup> R. WALSH, *op. cit.*, p. 394.

<sup>49</sup> Per altro, come annota Thomas Keightley, gli agenti scelti per ingannare i Greci erano i consoli delle

incontrano la flotta ottomana che stava entrando nel porto, tornano con essa e rientrano nelle loro case in perfetta sicurezza. È in quel momento che scoppia la distruzione meditata, continua Walsh, con novemila uomini che sbarcano dalla flotta mentre altrettanti si uniscono a loro dalla costa opposta. Erano i reclutati per l'occasione, della peggiore specie, tra cui circa diecimila «*Asiatic ruffians*» e tutti i disperati che erano stati invitati a partecipare alla spedizione. Era stata loro offerta una ghiotta preda e, con quel pensiero, si erano affrettati verso la costa per “sciamare” attraverso il canale che divide l'isola dall'Asia<sup>50</sup>.

Ciò che accade a Chio turba gli stessi ottomani, ma questo non ferma i festeggiamenti del Ramadam a metà giugno. La nave del Capudan pasha era illuminata e addobbata con la varietà di bandiere che si sventolava in quella stagione e tutti a bordo si erano dati al divertimento. Erano stati invitati molti capitani di altre navi e ad annunciare la festa c'erano tamburi, cembali e ogni genere di musica turca. Due piccoli brigantini erano stati avvistati mentre si dirigevano verso il canale e dal momento che uno di essi batteva bandiera austriaca non gli era stata prestata molta attenzione quando si era avvicinato per provocare l'incendio che aveva avvolto immediatamente il vascello dell'ammiraglio ottomano, facendolo saltare in aria<sup>51</sup>. Anche altre imbarcazioni erano state avvolte dalle fiamme, cariche di prigionieri, di bottino, del denaro per pagare le truppe. Se la flotta greca

had been at hand to avail themselves of the confusion, the Turkish squadron would have been destroyed, and the greater part of the Sciotes and their property recaptured. On board the Capitan Pasha's ship were two thousand five hundred persons, of whom two thousand perished; among them were the principal officers of other ships, and eight or ten of the best pilots in the Archipelago<sup>52</sup>.

La visione del mare la mattina seguente, coperto di frammenti di relitti e di legname bruciato, a cui erano rimasti aggrappati gli uomini sopravvissuti, era terribile agli occhi dei testimoni. Un importante Imam della Grande Moschea di Smirne era salito sul pulpito, il venerdì successivo all'evento, e aveva richiamato l'attenzione della gente su quanto era accaduto. Dopo aver descritto, con eloquenza più che ottomana, la strage e gli orrori di Chio, aveva sostenuto che l'incendio della nave del pascià non era stato provocato da una mano mortale, ma da un fulmine, scagliato da quella di Allah stesso contro il colpevole autore di quelle atrocità<sup>53</sup>.

Per il cappellano irlandese qualunque fosse il destino futuro di quella «extraordinary nation», l'Impero ottomano, se dopo essersi spinti nel cuore della cristianità e aver tentato invano di stabilire la religione del Corano sulle rovine del Vangelo in Occidente, così come avevano fatto in Oriente, adesso nel disegno della Provvidenza era previsto il loro ritorno nel luogo da cui erano venuti. E dopo averli usati come strumenti per il

---

potenze cristiane o portati o a pensare che il sultano li avrebbe trattati con clemenza oppure erano complici del tradimento, come sono considerati dai greci a gran voce, dal momento che accettano di essere portatori di proposte e garanti della buona fede degli ottomani. Della missione agli insorti di Chio facevano parte il rappresentante del console francese, l'agente inglese e il console austriaco, tutti andati a offrire ai greci il perdono in nome del sultano dopo la deposizione delle armi, «and they used every argument to induce the people to accept this amnesty. A number of the villagers yielded to their promises, and submitted»; cfr. T. KEIGHTLEY, *op. cit.*, II, pp. 30-31.

<sup>50</sup> R. WALSH, *op. cit.*, pp. 405-408.

<sup>51</sup> Ivi, p. 410.

<sup>52</sup> Ivi, p. 411.

<sup>53</sup> Ivi, p. 412.

proprio proposito per dimostrare la permanenza definitiva della religione di Cristo, l'Europa avrebbe deciso se permettere loro di rimanere nei suoi confini e di adottare non solo le sue arti e le sue scienze, ma anche il suo credo religioso. In tal modo, avrebbero smesso di essere un «particular people» e sarebbero stati amalgamati e accolti come membri della grande famiglia europea. Una omologazione che, in ogni caso, sarebbe avvenuta solo dopo aver aiutato i greci a realizzare la loro indipendenza, quei greci così «degraded» rispetto ai loro antenati e «despised» da non poter essere riconosciuti come una nazione. Quei greci che, secondo Walsh, andavano posti in uno stato di sicurezza tale che nessuna dominazione futura, in quei paesi, avrebbe più potuto avere un pretesto per interferire e, con questo obiettivo, gli inglesi avrebbero dovuto attivare lo scudo della loro “protezione”<sup>54</sup>. Il suo pensiero rispecchia perfettamente il periodo in cui egli è chiamato a operare per la Gran Bretagna, la stessa che dopo il Congresso di Vienna aveva messo in atto la politica del “protettorato” sulle Isole Ionie, coniando giuridicamente il termine, ma applicandolo con scopi e metodi che poco avevano a che fare con il significato reale ed effettivo di protezione<sup>55</sup>.

Riprendendo, però, le questioni del mare, nonostante le tante descrizioni degli avvenimenti navali più importanti delle fasi rivoluzionarie e i numerosi scritti «mixed of truth and error called Histories or Memoirs of the Revolution, which have been published in several of the capitals of Europe, it is in vain that the reader attempts to extract from them any clear and connected description of the contest», esordisce William Martin Leake, tenente colonnello della Royal Artillery, nel suo resoconto sulla rivoluzione Greca incentrato soprattutto sugli eventi del 1825<sup>56</sup>. L'oscurità di quelle “compilazioni”, prosegue,

is not a little heightened by the defectiveness and inaccuracy of the existing maps of Greece ; as well as by the want of that authentic guidance to the truth which in civilized Europe is afforded by the official reports of military transactions, but which it is contrary to the custom of one of the contending parties to publish, and the other has not yet been in a state of government to attend to<sup>57</sup>.

Dunque, un dato importante su cui vale la pena riflettere è che in quel preciso momento storico il racconto di quanto stava accadendo tra greci e ottomani era veicolato in tutta Europa, e oltre, soprattutto dagli stessi europei coinvolti nella Questione d'Oriente. Anche da quegli inglesi che dal 1815 erano diventati sì i protettori dei greci in un arcipelago importantissimo e strategico come l'Eptaneso, ma che avevano bisogno di conservare buoni rapporti con l'Impero ottomano per tutelare i

---

<sup>54</sup> Ivi, 413.

<sup>55</sup> R.M. DELLI QUADRI, *Dalla “nazione” Ionica alla Rivoluzione greca*, cit.

<sup>56</sup> W.M. LEAKE, *An Historical Outline of the Greek Revolution, with A Few Remarks on the Present State of Affairs in that Country*, London, John Murray, 1826, p. 5. Soldato britannico, scrittore, topografo e diplomatico, spia, antiquario e scrittore, William Martin Leake (1777-1860) dopo aver trascorso quattro anni nelle Indie Occidentali come tenente di artiglieria marina è promosso capitano e nel 1799 viene inviato a Istanbul per addestrare le forze dell'Impero ottomano all'uso dell'artiglieria. Presta servizio nell'esercito britannico trascorrendo gran parte della sua carriera nei porti marittimi del Mediterraneo e per gran parte del primo decennio del diciannovesimo secolo è impiegato dal Ministero degli Esteri per fare la spia in Grecia sotto le spoglie di un turista, con l'intento di raccogliere informazioni topografiche utili in caso di invasione francese; cfr. J.M. WAGSTAFF, “Colonel Leake. Traveller and scholar”, in S. SEARIGHT, M. WAGSTAFF (a cura di), *Travellers in the Levant. Voyagers and visionaries*, Durham, Astene, 2001.

<sup>57</sup> W.M. LEAKE, *op. cit.*, p. 5.

propri interessi in quell'area e che, inoltre, non vedevano di buon occhio la causa dell'indipendenza greca poiché avrebbe interferito con i loro progetti e obiettivi mediterranei<sup>58</sup>.

Questa sorta di contraddizione è alla base dell'ambiguità politica britannica, probabilmente incompresa sia da una parte degli stessi uomini politici londinesi sia da gran parte dell'opinione pubblica di quel periodo, abituata a leggere notizie strumentali. Ad incarnarla è un uomo in particolare, il primo alto commissario inglese delle isole Ionie Maitland, che per circa dieci anni porta avanti, sostenuto dal *Foreign Office*, una politica di amicizia sia con Ali Pasha sia con la Porta e un atteggiamento ostile nei confronti dell'indipendentismo greco, non in linea con gli obiettivi coloniali della Gran Bretagna<sup>59</sup>. Tuttavia, come osserva lo storico e scrittore irlandese Thomas Keightley nella sua *History of the War of Independence in Greece* (1830), all'inizio del 1824 si verificano due eventi che influiscono molto sulla causa per l'indipendenza della Grecia, uno in una misura più lieve, l'altro in modo considerevole. Il primo è proprio la morte di Maitland, nel gennaio di quell'anno,

an event at which the Greeks, though they did not, as they were charged by their enemies, make publi rejoicings, certainly felt no small degree of satisfaction, and justly; for the insolence, arrogance, and tyranny, of this man, rendered doubly grievous to them the harsh measures of the British Government against them, of which he was the agent and director<sup>60</sup>.

Anche se grazie ai successi dei greci e con l'arrivo di Canning alla carica di ministro degli Esteri la politica dell'Inghilterra aveva subito qualche modifica, il linguaggio del lord alto commissario era stato fino all'ultimo «rude, offensive and insulting», in forte contrasto con quello utilizzato dal suo successore, Frederick Adam, «more polite and humane»<sup>61</sup>. Con Maitland, però, la questione non era solo caratteriale, ma riguardava soprattutto i suoi obiettivi politici e la sua dichiarata amicizia con Ali Pasha e con la Porta. Si trattava di uomo potente che gestiva le isole Ionie come credeva e voleva, senza essere ostacolato in nessun modo da Londra, anzi con pieni poteri su tutte le decisioni che prendeva da solo, come nel caso della delicata cessione di Parga e della sostituzione della carta costituzionale del governo Ionico, in vigore dal 1803, con una nuova Costituzione nel 1817 che rimetteva tutti i poteri nelle sue mani e in quelle del sovrano britannico. Eventi senza dubbio tutti collegati tra loro<sup>62</sup>. Per gli indipendentisti greci la “liberazione” da un uomo siffatto era stata, tuttavia, subito oscurata da una scelta pericolosa, cioè la misura adottata dal *Divan* con un firmano inviato il 16 gennaio 1824 di conferire a Mehemit Ali, il potente viceré dell'Egitto, il ruolo di *pashalik* della Morea. Si prevedeva che i greci sarebbero stati in grado di opporre poca resistenza alle truppe egiziane, disciplinate da ufficiali europei, un sistema di cui il sultano conosceva bene i vantaggi, anche se i pregiudizi e lo spirito di ammutinamento dei suoi giannizzeri gli impedivano di adottarlo per le sue truppe.

Mentre gli egiziani conquistavano la Morea, dai quali gli ottomani avrebbero potuto

---

<sup>58</sup> G. PAGRATIS, *The Ionian Islands under British Protection (1815-1864)*, in C. VASSALLO, M. D'ANGELO (a cura di), *Anglo-Saxson in the Mediterranean. Commerce, Politics and Ideas (XVII-XXcc.)*, Malta, Malta University Press, 2007, pp. 131-150.

<sup>59</sup> R.M. DELLI QUADRI, *Il Mediterraneo delle Costituzioni*, cit.

<sup>60</sup> T. KEIGHTLEY, *op. cit.*, pp. 191-192.

<sup>61</sup> Ivi, p. 192.

<sup>62</sup> R.M. DELLI QUADRI, *Il Mediterraneo delle Costituzioni*, cit.

recuperarla, si credeva che le truppe imperiali avrebbero potuto invadere la Grecia continentale, più adatta alle operazioni di cavalleria, e che nel frattempo la flotta combinata avrebbe potuto annientare la potenza navale greca. È il figlio di Ali, Ibrahim, il comandante in capo dell'esercito destinato alla spedizione, a compiere ogni sforzo per raccogliere truppe, provviste e tutto il necessario per l'operazione. Sessantuno vascelli, trentacinque dei quali portavano la bandiera austriaca e ventisei quella inglese, offrivano il loro servizio di trasporto per l'esercito destinato allo scopo. L'impero ottomano, perfettamente convinto che nient'altro che la distruzione della potenza navale greca gli avrebbe permesso di recuperare la sua supremazia, era deciso a compiere un grande sforzo per il raggiungimento di quell'obiettivo<sup>63</sup>.

Qualche mese dopo, il 19 aprile 1824, lord Byron muore a Missolonghi, la porta di accesso al Golfo di Corinto, diventando un martire dell'emancipazione ellenica<sup>64</sup>. Tra la fine di giugno e i primi di luglio gli squadroni turco-egiziani occupano le isole di Caso e di Psara, con la relativa cattura di diverse decine di imbarcazioni greche. Il 19 luglio una flotta di circa duecento unità lascia il porto di Alessandria per fare vela verso il Peloponneso, allargando definitivamente la guerra anche all'Egitto. Anche Hüsrev pasha salpa alla volta del Peloponneso, nel maggio 1825, alla testa di settantasette navi da guerra, con quattro vessilli diversi, ma accumulati dalle mezzelune: ottomano, egiziano, algerino e tripolino. Di questa flotta faceva parte anche un'imbarcazione a vapore, probabilmente la prima a operare nell'Egeo e nell'ambito dell'Impero ottomano, visto che il primo vapore greco, ma inglese, il *Karteria*, entrerà in azione solo due anni dopo. Nel settembre 1826 una cinquantina di navi greche vengono a contatto con ventuno unità ottomane, che ne affondano tre nemiche. Un pò alla volta tutta la Grecia perduta sul continente viene riconquistata: Tripolizza, teatro del terrificante eccidio di musulmani, Modone, Missolonghi e decine di isolette cadono una dopo l'altra grazie all'azione turco-egiziana. Quando viene ripresa anche Atene, nel giugno 1827, le speranze degli indipendentisti sembrano perdute per sempre.

I successi ottomani determinano il coinvolgimento di Gran Bretagna, Russia e Francia che con il trattato di Londra del 6 luglio 1827 riconoscono l'autonomia della Grecia come stato vassallo della Porta e definiscono un intervento delle tre potenze per convincere il sultano ad accettarne i termini<sup>65</sup>. Eppure, come ribadisce nel 1887 lo scrittore americano e giornalista del *New York Herald*, Thomas Knox, nonostante i quattro secoli di "prigionia", i greci avevano preservato la loro lingua, il loro abbigliamento, la loro religione e molti altri tratti distintivi della loro nazionalità, compresa la giurisdizione. Nonostante la "sottomissione" all'Impero ottomano, molti luoghi erano ricchi dal punto di vista commerciale e gran parte del traffico orientale era nelle loro mani. Conducevano quasi tutto il commercio costiero levantino, cresciuto enormemente durante le guerre continentali terminate a Waterloo, poiché quasi tutte le nazioni europee erano così impegnate in questioni militari che non avevano la possibilità di pensare a commerciare. La flotta dei greci era temuta dagli ottomani soprattutto nei pressi di quelle isole in cui si concentrava la maggior parte del commercio e che erano evitate accuratamente dai pascià, i quali si accontentavano di

---

<sup>63</sup> T. KEIGHTLEY, *op. cit.*, pp. 192-193.

<sup>64</sup> Cfr. P. GAMBA, *A Narrative of Lord Byron's Last Journey to Greece*, London, John Murray, 1825; M. MAZOWER, *Grecia 1821: La rivoluzione che cambiò l'Europa*, Bari-Roma, Laterza, 2024.

<sup>65</sup> Sul trattato di Londra, R. CLOGG, *Storia della Grecia moderna dalla caduta dell'Impero bizantino a oggi*, Milano, Bompiani, 1996.

esigere da esse solo un tributo annuale<sup>66</sup>.

L'idea di quella che doveva essere una spedizione navale dimostrativa della flotta congiunta delle tre potenze per allontanare quella del sultano da Navarino, la maggiore base navale ottomana nel Peloponneso da due anni a quella parte, si trasforma nella battaglia che il 20 ottobre 1827 porta alla sconfitta ottomana e alla distruzione della flotta turco-egiziana<sup>67</sup>. Nel frattempo, però, a settembre nel golfo di Corinto sette unità minori ottomane erano state messe fuori combattimento dalla flottiglia dell'ammiraglio inglese Frank Hastings, non informato delle trattative in corso<sup>68</sup>. I resoconti inglesi relativi ai vari scontri in mare tra le flotte che conducono a Navarino restituiscono un quadro decisamente complesso delle operazioni tra le parti coinvolte. Come per tutte le battaglie, l'incrocio delle fonti presenta notevoli discrepanze sui numeri, sulle tattiche, sui morti, sui sopravvissuti, sulle dotazioni e così via, ma questo è un dato inevitabile. Nel caso di questo scontro, tuttavia, la vittoria da parte della flotta combinata delle grandi potenze ha dato vita a tutta una serie di memorie «not so naive» pubblicati dai giornali stranieri coevi (oltre ai resoconti degli anni successivi) volti a rendere ancora più impopolari gli ottomani mitizzando l'eroismo e i trionfi greci<sup>69</sup>. Un'analisi puntuale sullo stato della Grecia nel mese di luglio del 1827 attesta la sua «desperate condition», e nulla, se non l'intervento tempestivo delle grandi potenze, «could have saved it»<sup>70</sup>.

Di questa idea è anche Philips James Green, console inglese in Morea e a Zante dal 1821 al 1827, il quale in una lettera dell'8 ottobre tira le somme degli anni trascorsi dallo scoppio della Rivoluzione fino a quel momento, facendo il punto della situazione sulla marina ottomana.

A pochi giorni dalla disfatta, la flotta turco-egiziana

have retained their superiority at sea undisputed, and it would appear the means thus afforded of supplying their troops in the Morea, has been considered a sufficient advantage; these powerful naval armaments not having even attempted to strike blow. On the other hand, the Greeks, finding by experience. That they could not

---

<sup>66</sup> T.W. KNOX, *Decisive Battles since Waterloo. The most important military events from 1815 to 1887*, New York, London, G.P. Putnam, 1887, pp. 30-31.

<sup>67</sup> B. CIANCI, *Le navi della Mezzaluna. La Marina dell'Impero Ottomano (1299-1923)*, Bologna, Odoya, 2015, pp. 263-265.

<sup>68</sup> Frank Abney Hastings (1794-1828) partecipa nel 1805 alla battaglia di Trafalgar e dopo il congedo dalla Royal Navy, nel 1819, si reca in Grecia per sostenere la lotta per l'indipendenza dalla Porta. Partecipa a diverse battaglie, in particolare a quella di Itea, il 30 settembre 1827, durante la quale il suo piccolo piroscifo, *Karteria*, è la prima nave da guerra a vapore utilizzata negli scontri. Insieme al generale Richard Church è coinvolto nelle azioni navali sempre nel Golfo di Corinto, dove la cattiva gestione delle operazioni e la distruzione del piccolo squadrone ottomano nella baia di Salona, il 29 settembre 1827, avrà come conseguenza la battaglia Navarino; cfr. T. GORDON, *History of the Greek Revolution*, London, T. Cadell, 1832; G. FINLAY, *History of the Greek Revolution*, Edinburgh-London, W. Blackwood and Sons, 1861, 2 voll.

<sup>69</sup> Su questa prospettiva rinvio a J. GRANT, *British Battles on Land and Sea*, London, Paris, New York, Melbourne, Cassell Petter & Galpin, 1873; C. MAC FARLANE, *Constantinople in 1828. A Residence of Sixteen Months in the Turkish Capital and Provinces*, London 1829, 2 voll.; J. EMERSON, *Letters from the Aegean*, London, Colburn, 1830, 2 voll.; C. COLVILLE FRANKLAND, *Travels to and from Constantinople in the Years 1827 and 1828*, London, Saunders and Otley, 1829; J. MILLINGEN, *Memoirs of the Affairs of Greece*, London, John Rodwell, 1831; D. URQUHART, *The Spirit of the East*, London, H. Colburn, 1838, 2 voll.

<sup>70</sup> T. KEIGHTLEY, *op. cit.*, p. 362.

cope with so formidable an enemy, have wisely returned to their islands, and, with few exceptions, dismantled their vessels<sup>71</sup>.

Secondo il console, nel giugno 1827 tutta la Grecia continentale, ad eccezione del distretto di Maina, era sotto il potere degli ottomani e le risorse del sultano e del viceré d'Egitto avevano impedito alla Grecia di ricevere nuovi armamenti. A suo avviso, non si poteva quindi ragionevolmente dubitare che le forze ribelli rimaste in armi sarebbero state presto costrette a sottomettersi e a stringere i migliori rapporti possibili con la Porta. Sarebbe stato infatti assurdo supporre che Lord Cochrane, ammiraglio della flotta greca, con una sola nave e senza fondi, avrebbe potuto combattere contro le forze ottomane combinate. Le informazioni fornite da James Green, unite anche a quelle di suo fratello Richard, viceconsole insieme a lui, sulla base di dati e informazioni provenienti da diplomatici dislocati in varie parti del paese, non solo dimostrano che le forze navali ottomane non erano inferiori a quelle appartenenti agli altri paesi, come si credeva in Europa, ma anche che la debolezza della Porta era una conseguenza dell'alleanza delle tre grandi potenze che avrebbe poi influenzato gli affari interni ottomani pianificando la creazione dell'indipendenza dello Stato greco<sup>72</sup>.

Quanto emerge dall'analisi delle fonti britanniche è la totale mancanza di casualità in quella battaglia. Tutti gli uomini della Royal Navy erano consapevoli che prima o poi ci sarebbe stata un'azione ed erano tutti pronti a combattere. Si aspettava solo un passo falso da parte degli ottomani che, nel frattempo, avevano preparato la flotta combinata per ogni evenienza, assumendo uno schieramento "a ferro di cavallo". Tre giorni dopo aver intimato agli ottomani di allontanarsi, il 20 ottobre l'ammiraglio inglese Edward Codrington sceglie di agire, ma quasi certamente Ibrahim non era mai stato raggiunto personalmente da quell'invito, avendo lasciato Navarino da qualche giorno<sup>73</sup>. Questo particolare è in linea con un altro aspetto della corrispondenza dei consoli Green che ribalterebbe l'immagine di un sultano non disposto a trattare con le grandi potenze e che aprirebbe, invece, la strada a una Porta predisposta alla mediazione e disposta a scendere a compromessi. Tuttavia, dopo la vista dello schieramento anglo-russo-francese nella baia, l'allestimento di una nave incendiaria da parte degli ottomani provoca la morte di un ufficiale inglese e di un marinaio francese che avevano tentato di neutralizzarla. Da quel momento in poi il combattimento diventa generale. Come racconterà due anni dopo un marinaio inglese anonimo nel suo resoconto della battaglia, visto che «many lamented that there would be no prize-money, as the order was currently reported to be, "to burn, sink, and destroy", which order would exclude the power of capture»<sup>74</sup>, il giorno dopo non si vedevano altro che cadaveri che galleggiavano sui relitti. Lo annoterà nel 1850 anche un altro testimone degli eventi, il comandante della Royal Navy William Barrow<sup>75</sup>. Il sultano a Navarino non aveva perso

<sup>71</sup> Cfr. J. GREEN, *Sketches of the war in Greece*, London, T. Hurst, 1827, pp. 253-254.

<sup>72</sup> Cfr. R.M. DELLI QUADRI, *La Marina ottomana e la Marina greca nella corrispondenza dei consoli inglesi in Morea durante la Rivoluzione (1821-1827)*, in «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», a. XLIII, 1-2/2010, 2014, pp. 229-248.

<sup>73</sup> Edward Codrington (1770-1851), ammiraglio della Royal Navy presente anch'egli alla battaglia di Trafalgar, alla fine del 1826 viene nominato comandante in capo della *Mediterranean Fleet* per gestire la situazione durante la rivoluzione greca. Aveva l'ordine di imporre una soluzione pacifica ma proprio la sua mancanza di diplomazia provoca lo scontro del 20 ottobre; cfr. J. MARSHALL, *Codrington, Edward*, in *Royal Naval Biography*, London, 1823, vol. 1, pp. 635-639.

<sup>74</sup> *Life on board a Man-of-War; including a full Account of the Battle of Navarino. By a British Seaman*, London, J. Duncan, 1829, p. 122.

<sup>75</sup> W. BARROW, *A Private Memoir of the Life and Services of the Late William Barrow Esq. (H.M.S.*



solo i suoi uomini, la sua flotta e la Grecia, ma aveva aperto una frattura profonda con l'Egitto, che avrebbe contribuito ad alimentare il desiderio di affrancamento e di indipendenza anche da parte di quest'ultimo<sup>76</sup>.

---

*Rose*), *Commander Royal Navy*, London, s.e., 1850, p. 30.

<sup>76</sup> B. CIANCI, *op. cit.*, pp. 253-265. Sull'Egitto, tra gli altri, M. CAMPANINI, *Storia dell'Egitto dalla conquista araba a oggi*, Bologna, Il Mulino, 2017.

